# Essai – Mercedes-Benz GLA 220 CDI : Baroudeur chic

*La plateforme de la Classe A ne cesse de se décliner à toutes les sauces. On connaît aussi l'appétit de Mercedes pour toutes les niches du marché. C'est donc sans grande surprise, après la berline, le monospace compact « B » et le coupé 4 portes CLA, que la marque à l'étoile s'intéresse au segment des crossovers compacts avec son GLA.*

- 4 cylindres, diesel, 2'143 $cm^3$
- 170 CV à 4'000 t/min
- 350 Nm à 1'400 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 215 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.3 sec.
- Poids : 1'595 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'465 x 1'804 x 1'535
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 132 g/km (C)
- dès CHF 49'900.-, modèle essayé: CHF 75'775.-

---

Texte et photos : Géry Charmont

Disposant d'une gamme de SUV déjà tentaculaire, qui va du baroudeur rustique « G », en passant par le SUV grand luxe GL, le moyen M et le – déjà « compact » dans sa définition – GLK, Mercedes-Benz propose une nouvelle offre pour ferrailler parmi les autres petits SUV premiums.

### *A l'extérieur*

Une chose est cependant certaine, le GLA n'est pas dénué de charme. Des muscles saillants, des flancs sculptés, les hanches larges et une ceinture de caisse haute, notre petit crossover joue les divas athlétiques.

L'air de famille avec la Classe A est évident. Toutefois, dans l'opération, le GLA a quelque peu augmenté son encombrement : 2 cm en largeur, 6 cm en hauteur et 12,5 cm, le tout sans varier d'empattement. Bien entendu, compte tenu de la vocation de notre engin, la garde au sol prend également l'ascenseur, culminant à 17,4 cm. Mais rien de bien extraordinaire en attendant, une fois à bord la surélévation ne saute pas aux yeux et les amateurs de position de conduite haute seront déçus.

Habillé d'une belle robe « Marron Orient » métallisée, l'ensemble est plutôt élégant, même si à mon sens il lui manque quelques touches aluminium, comme sur le bouclier avant, le diffuseur arrière ou les mini-jupes latérales. Histoire de contraster avec les bords des passages de roues en plastique noir, pour égayer l'ensemble et lui donner une allure en lien avec son badge.

La face avant ne laisse aucun doute sur sa provenance. Le logo surdimensionné attire l'œil alors que la signature LED caractéristique de la marque finit de souligner un regard acéré.

### *A l'intérieur*

L'habitacle est l'exacte reproduction de la berline Classe A. Moderne et agréable

à l'œil, l'agencement et les matériaux choisis ne souffrent d'aucune critique. Même si ce n'est plus trop à la mode, le panneau en bois habillant la façade a fière allure et complète parfaitement la teinte marron des peausseries. Ajoutez de l'aluminium autour des aérateurs et le tout aura une touche très chic. Comme de bien entendu, les coloris, textures et matériaux peuvent être personnalisés selon ses goûts afin de se concocter un véritable cocon à son image.

Avec le temps et le défilé des modèles à l'essai, on commence à prendre l'habitude de cet écran situé en haut de la console centrale. Mercedes persiste dans cette intégration… discutable, pour rester poli. Et diantre, vu son prix, pourquoi ne pas le proposer en version tactile ? Nos mains se dirigent instinctivement sur l'écran pour naviguer dans les menus, alors que seule la molette située entre les sièges autorise l'accès au système.

Question habitabilité, les dimensions agrandies du GLA profitent surtout à l'arrière, où l'accès à la banquette est favorisée par une découpe de portière très large. Une fois assis, les passagers seront bien à leur aise, avec suffisamment d'espace aux genoux et de garde au toit. Le coffre, quant à lui, voit son volume augmenter de 80 litres à 421 litres. Banquette rabattue, Mercedes revendique un volume total de 1'235 litres. Une capacité honnête mais en deçà d'une Audi Q3, par exemple.

***Sous le capot***

Le GLA bénéfice d'une riche palette de propulseurs. En essence, 4 niveaux de puissance : 122 CV (GLA 180), 156 CV (GLA 200), 210 CV (GLA 250) et 360 CV (GLA 45 AMG). En diesel, le choix se fera entre trois motorisations : GLA 180 CDI (109 CV), GLA 200 CDI (136 CV) et GLA 220 CDI (170 CV). A noter que tant chez les essence que les diesel, les deux moteurs les plus puissants sont accouplés exclusivement à une boîte de vitesses à double embrayage à 7 rapports (boîte manuelle 6 pour les autres) et peuvent eux-seuls recevoir la transmission intégrale 4Matic. Pour notre essai, nous avons hérité du GLA 220 CDI 4Matic, développant 170 CV à 4'000 t/min et 350 Nm de couple dès 1400 t/min, avec la boîte à double embrayage et le « 4×4 ».

Très rugueux à froid ce bloc fait malgré tout merveille dans notre GLA. Ne manquant jamais de souffle, il emmène à bon rythme et sans effort notre

crossover. Côté consommation, et malgré un poids conséquent de 1’595 kg à vide à tirer, le résultat est plutôt bon : une moyenne à la pompe de 7,4 l./100 km sans chercher à rouler à l’économie.

### *Au volant*

Une fois en route, le GLA fait preuve d’un comportement rigoureux et dynamique. Le roulis n’est que peu perceptible et la direction, très précise, pourrait cependant se montrer plus directe et communicative, plus en accord avec le côté ludique des réglages choisis pour le châssis.

Bien campé sur ses appuis, le GLA est agile et enchaîne les courbes comme un berline, avec souveraineté et inspirant la confiance. Le train arrière se montre même joueur au lever de pied. En flirtant avec les limites d’adhérence, une légère dérive des quatre roues est perceptible avant que l’ESP remette progressivement tout le monde dans le droit chemin. Jamais pris en défaut, le freinage est mordant et endurant. L’apport de la transmission intégrale se ressent surtout sur chaussée délicate. En temps normal, le GLA conserve un comportement typique de traction ; le système 4Matic ne transmettant le couple vers l’arrière, jusqu’à 50%, que selon les besoins et il n’y a pas de blocage de différentiel.

La boîte de vitesses à double embrayage est douce et réactive en conduite coulée. Le couple omniprésent autorise des reprises et accélérations souples tandis que le niveau sonore reste correct à vitesse stabilisée. En haussant le rythme, la boîte manque cependant de promptitude et quand bien même le mode sport maintient un rapport inférieur, l’ensemble moteur-boîte perd de son homogénéité en devenant même brutal par instants. Sans parler des grondements du moteur dans les hauts régimes, très perceptibles de l’habitacle et qui n’ont rien de bien de noble.

En termes d’amortissement, vous aurez compris que le parti pris par Mercedes est plus à chercher du côté du dynamisme que le confort au sens strict du terme. Ainsi, il faut bien avouer que le GLA secoue un peu, avec des réactions très sèches à faible allure sur les saignées et autres plaques d’égouts. Même la monte 18’’, d’habitude relativement clémente dans cet exercice sur d’autres montures, se révèle intransigeante ici.

Grâce à sa transmission intégrale, les escapades sur les sentiers ne lui feront pas peur et se montre même étonnamment très compétent dans les terrains meubles. Bon point qui n'en fait pas pour autant un franchisseur.

***Verdict***

En définitive ce Mercedes GLA est une bonne surprise. Sorte de Classe A « plus », il n'est pas dénué de qualités et ses prestations sont de haut niveau. Par contre, il est un sujet sur lequel il est totalement hors des clous, les tarifs.

Peinant à le qualifier de véritable crossover pour les raisons invoquées plus haut, je n'y verrais que la Volvo V40 Cross Country, que nous connaissons bien ici, à lui opposer. Et du coup le GLA se disqualifie d'emblée avec une politique tarifaire qui vire littéralement au sketch.

Avec un prix de base de CHF 49'900.- dans la version de notre essai, l'addition finale de notre modèle, avec les quelques options qui vont bien mais sans pour autant faire dans la démesure, atteint CHF 75'775.-… La faute à bon nombre d'équipements devenus des standards chez les autres constructeurs, et qui demeurent en option chez Mercedes. Heureusement que les rabais "euro" en cours permettent d'alléger un tant soit peu la douloureuse…

**Prix et options – Mercedes-Benz GLA  220 CDI 4Matic**

**Prix de base : CHF 49'900.-**

**Pack miroirs : CHF 460.-**

**Pack Urban : CHF 2'380.-**

**Pack Exclusif : CHF 2'755.-**

**Peinture métallisée Marron Orient : CHF 905.-**

**Jantes alu 18'' 5 branches : CHF 249.-**

**Accoudoir arrière rabattable : CHF 255.-**

**Aide au stationnement active : CHF 1’035.-**

**Assistants feux de route : CHF 156.-**

**Avertisseur d’angle mort : CHF 690.-**

**Caméra de recul : CHF 485.-**

**Climatiseur automatique Thermotronic : CHF 785.-**

**Système multimédia COMMAND Online avec changeur 6 CD : CHF 4’985.-**

**Dispositif d’attelage et ESP avec système de stabilisation de la remorque : CHF 1’215.-**

**Distronic Plus : CHF 1’320.-**

**Guide touristique : CHF 156.-**

**Hifi Harman Kardon : CHF 1’055.-**

**Intelligent Light System : CHF 2’150.-**

**Interface media : CHF 400.-**

**Module téléphone Bluetooth : CHF 675.-**

**Radio numérique DAB+ : CHF 654.-**

**Airbags latéraux arrière : CHF 575.-**

**Siège conducteur à réglage électrique et mémoire : CHF 485.-**

**Siège passager à réglage électrique et mémoire : CHF 400.-**

**Système PRE-SAFE avec rétracteur de boucle de ceinture : CHF 510.-**

**Téléphonie confort : CHF 540.-**

**Trappe à bagage Easy Pack : CHF 600.-**

**Prix TOTAL : CHF 75’775.-**

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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de ce Mercedes-Benz GLA 220 CDI 4Matic.

**A lire aussi**

Essai – Mercedes-Benz A45 AMG : Star Wars

Technique – Cours de perfectionnement à la conduite

Essai – Mercedes-Benz E350 Break Bluetec 4Matic : Le supertanker

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

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

Economie – Mercedes-Benz change la nomenclature de ses modèles

Nouveauté – Mercedes-AMG C63

Nouveauté – Mercedes-AMG GT

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

ZH 146037
W.A.Y.

Cross Contact

GLA

W.A.Y.

GLA 220
CDI
ZH·146037

W.A.Y.

5.0°C
11:57
Distronic Plus
—km/h
R
N
P
ECO
D
E

5.0°C
11:57
Ajustement ceinture
Désactivation avec OK
CONFORT
R
N
P
ECO
D
E

11:59
Traffic
Saint-Cergue
Begnins
1km
46°27'52"N.
6°11'22"E.
840 m

11:58
NO SERVICE
Navi
Audio
Tél.
Vidéo
Système
03:53
Allah
Les Moments Imp...
Véronique Sanson
BT Audio
Médias
Son
W.A.Y.

ZH·146037

W.A.Y.

ZH·146037
W.A.Y.

ZH 146 037
W.A.Y.

ZH·146 037
Mercedes-Benz Schweiz AG
W.A.Y.

GLA 220
ZH·146037

GLA 220
ZH·146037

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

5.0°C
11:56
0
km/h
R
N
D
P
E
ECO
W.A.Y.

RADIO
DISC
NAVI
TEL
CLEAR
ON
SYS
ECO
AUTO
ZONE
MODE
OFF
REST
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GLA 220
CDI
ZH·146037

W.A.Y.

GLA 220
CDI
ZH·146037
W.A.Y.

ZH·146 037
W.A.Y.

W.A.Y.

GLA 220
CDI
ZH·146037
W.A.Y.