

Essai - Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC : Un look énervé pour un SUV typé GT

Le constructeur à l'étoile flirt avec la réussite dans le segment des SUV compact. Le GLA, SUV apparu début 2020, se vend bien. Le GLA phase 2 nous arrive restylé et la déclinaison sportive AMG en profite.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'991 cm³
- 306 ch à 5'800 t/min
- 400 Nm de 3'000 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesse double-embayage, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'750 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'436 x 1'849 x 1'590
- Conso. mesurée : 8.55 l/100 km
- Emissions CO₂ : 209 g/km (G)
- dès CHF 77'200.-, mod.essayé: CHF 99'379.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Claude-Alain Ferrière, Hayatte

La mode des SUV déclinés et motorisés « sportivement » ont remplacé depuis longtemps une majorité de petites GTi.

Toutes les marques proposent des SUV sportifs et Mercedes n'y échappe pas avec deux versions de son GLA : la tonitruante 45 AMG mais aussi la plus abordable 35 AMG. Agrémenté d'une hybridation légère et d'un restylage tout aussi léger, je vous emmène essayer cette dernière version.



A l'extérieur

C'est une évolution en douceur pour cette phase 2 qui inaugure une nouvelle signature lumineuse à l'avant comme à l'arrière. La calandre évolue aussi avec un nouveau graphisme très élégant baptisé « Panamericana » et réservé à la gamme AMG. De même pour les extensions d'aile maintenant peintes couleur carrosserie.

Comme il s'agit d'une version AMG, je retrouve deux sorties d'échappement rondes chromées noir, situées de part et d'autre du diffuseur laqué noir. Comme cela ne suffit pas, un Pack Aérodynamique AMG (option à CHF 1'908.-) inclut un aileron de toit très voyant, des déflecteurs d'aile à l'avant, de fausses évacuations d'air à l'arrière, une lame avant, des rétros et des barres de toit, le tout noir brillant.

C'est donc un mélange des genres : un SUV presque familial avec des appendices sportifs qui auraient pu être réservés qu'au seul modèle 45 AMG pour laisser plus de classe à cette « petite » version. D'ailleurs, en parlant de classe, les poignées de porte sont les seuls éléments chromés ; presque une faute de goût.

Pour parfaire son look, le GLA de mon essai dispose en option de jantes de 20 pouces estampillées AMG qui m'ont laissé perplexe en termes de design.

De manière générale, j'aime quand même le dessin galbé des ailes arrière qui se

retrouve dans les phares marqués d'une arête et le coffre sous les feux, légèrement arrondi.



A l'intérieur

Je ne suis pas grand fan de Mercedes mais je dois l'avouer, j'aime bien cet intérieur où le cuir côtoie l'aluminium. Petit bémol, la finition aluminium qui encercle les aérateurs de dégivrage des vitres latérales se reflète dedans, juste au niveau des rétroviseurs.

Le pédalier sport est aussi en alu, matériau qu'on retrouve dans le design des superbes sièges baquets réglables via l'écran central. Le volant AMG avec méplat et branches épaisses, en cuir et alcantara, est superbe. Issu de la classe S, il permet de gérer beaucoup de fonctions d'autant qu'il comporte sous chaque branche de petits « Manettino » très simple d'utilisation.

Le système multimédia MBUX est au top en termes d'efficacité et de réactivité. Il y a des prises USB-C en veux-tu en voilà devant et derrière, une prise d'allume-

cigare et un chargeur à induction.

Les places arrière sont spacieuses même pour de grands adultes et le coffre, carré et profond, est dans la moyenne du segment avec 435 litres. Il permet d'emmener les bagages de quatre occupants.



Sous le capot

C'est un quatre cylindres essence turbocompressé de 2.0 litres qui trouve place sous le capot. Fort de 306 ch et 400 Nm, il dispose d'une micro-hybridation basée sur un alerno-démarrreur de 48 V qui assure une assistance de puissance ponctuelle de 14 ch à bas régime ainsi qu'un fonctionnement sans délai du Stop & Start. Le système ne permet donc pas de rouler en 100% électrique mais apporte un agrément de conduite certain et vraisemblablement un gain en consommation urbaine. Il permet aussi d'abaisser les émissions de CO₂ et donc le malus constructeur.

Le moteur, coupleux à souhait, est associé à une boîte robotisée à 8 rapports et

double embrayage ainsi qu'à une transmission intégrale 4Matic. Côté performances, le GLA 35 AMG est donné pour un 0 à 100 km/h en 5.2 secondes. Un chrono plutôt sportif pour un SUV.

La consommation moyenne relevée atteint 9.2 l/100km en mode Sport et descend à 7.9 l/100km en mode Confort. Ce n'est pas très frugal mais guère surprenant au regard de la puissance et du poids, 1'750 kg à vide.



Au volant

Après un démarrage en appuyant sur un bouton poussoir, le quatre cylindres renvoie un son caverneux et même en mode « confort », je sens tout de suite que la réponse à l'accélérateur est franche. La nouvelle direction paramétrique est ferme, directe mais sans réel retour d'information. Néanmoins, elle permet une conduite précise. Les changements de rapports se font juste sous les 2'000 t/min, sur le couple. Ils s'égrènent sans à-coup à la montée.

Sans être une boule de nerfs, ce GLA offre du répondant et une certaine nervosité qui, une fois le mode « Sport » sélectionné via le bouton rotatif type Manettino, vous propulse rapidement à des vitesses illégales dans un confort agréable pour un SUV sportif. Seule la descente des rapports de la boîte DCT 8G Speedshift, parfois un peu « mécanique » et brute, me rappelle que je suis à bord d'une version AMG. C'est assez étonnant car tout le reste est calibré confort et douceur. Le son artificiel, distribué via les haut-parleurs, ravira les plus jeunes ou les

mélomanes.

Toujours en conduite sportive sur une succession de virages, il faut rester au-dessus de 2'000 t/min pour avoir de franches accélérations. Passé ce cap, l'auto devient très réactive jusqu'aux 6'500 t/min du rupteur. La transmission 4Matic offre une répartition du couple variable jusqu'à 50/50 et, aidée par le différentiel électronique, permet d'accélérer tôt en sortie de virage. Mais hélas, même en mode Sport, je trouve le châssis trop souple, trop GT alors qu'il rebondit sur chaussée déformée.

Pour les amateurs, le mode « Sport + » destiné à la piste permet l'activation sur l'écran central d'un enregistrement des G et des performances au tour. Je ne vois toutefois pas l'intérêt de mettre un SUV sur une piste. De même, le mode tout-terrain permet l'affichage des angles d'assiette du véhicule (dévers, montée, descente) lors de franchissement en tout terrain. Mais qui ira faire du tout terrain avec ce genre de SUV ? Personne assurément. Ce véhicule est destiné à rester dans les modes Confort et Sport, peut-être le mode individuel pour certains.

La vision nocturne est parfaite avec les phares LED directionnels. Les aides à la conduite et au stationnement sont performantes. Par contre, après chaque mise en marche, il me faut déconnecter l'assistance de franchissement de ligne vraiment trop intrusive.

Côté freinage, rien à redire, ça freine et c'est endurant. L'avant dispose d'étriers monoblocs fixes à 4 pistons pinçant des disques ventilés et perforés de 350 mm alors que l'arrière, moins musclé, offre des étriers flottants à un piston sur disques de 330 mm.





Verdict

« C'est aberrant ce look pour un SUV, qui plus est 4X4, mais je m'attendais à une voiture plus énérvée frerot ». Voilà pour plagier GMK ma conclusion en deux lignes.

En résumé, le restylage tout en douceur et les améliorations minimes améliorent légèrement ce SUV premium à la qualité de finitions reconnue. Avec sa micro-hybridation, il fait bande à part parmi une concurrence qui ose s'alourdir d'hybridations rechargeables comme sur l'Audi Q3 45 TFSIe ou le BMW X1 30e.

Sa relative légèreté en fait une voiture plaisante pour tous les jours d'autant que la transmission 4Matic est un gage de sécurité pour rouler en hiver. Les accélérations sont bonnes et le châssis ne démerite pas. Mais ce ne sera jamais une voiture pour rouler sur circuit malgré les nombreux appendices ou options qui pourraient le laisser penser. Le prix de base est déjà élevé et la liste des options « indispensables » dans une AMG fait vite grimper la note.





Prix et options - Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC

Prix de base : CHF 77'200.-

AMG Line Premium Plus : CHF 5'600.-

Pack aérodynamique AMG : CHF 1'908.-

Pack Nuit AMG : CHF 520.-

Pack Nuit AMG II : CHF 463.-

Jantes alliage 20" AMG : CHF 1'157.-

Peinture Argent Iridium métallisée : CHF 1'001.-

Pack siège High-End Performance AMG : CHF 4'047.-

Chauffage d'appoint : CHF 1'272.-

Sièges climatisés à l'avant : CHF 694.-

Volant Performance AMG cuir nappa : CHF 566.-

Inserts décoratifs en aluminium clair a stries longitudinales : CHF 202.-

Filet de séparation : CHF 173.-

Pack Hiver : CHF 156.-

Pack d'assistance à la conduite : CHF 1'781.-

Protection du véhicule plus GUARD 360° : CHF 740.-

Système sonore Surround Burmester : CHF 688.-

Pack d'intégration pour smartphone : CHF 347.-

Détecteur de panneau de signalisation : CHF 341.-

AMG TRACK PACE : CHF 289.-

Video recording function (DASHCAM) : CHF 232.-

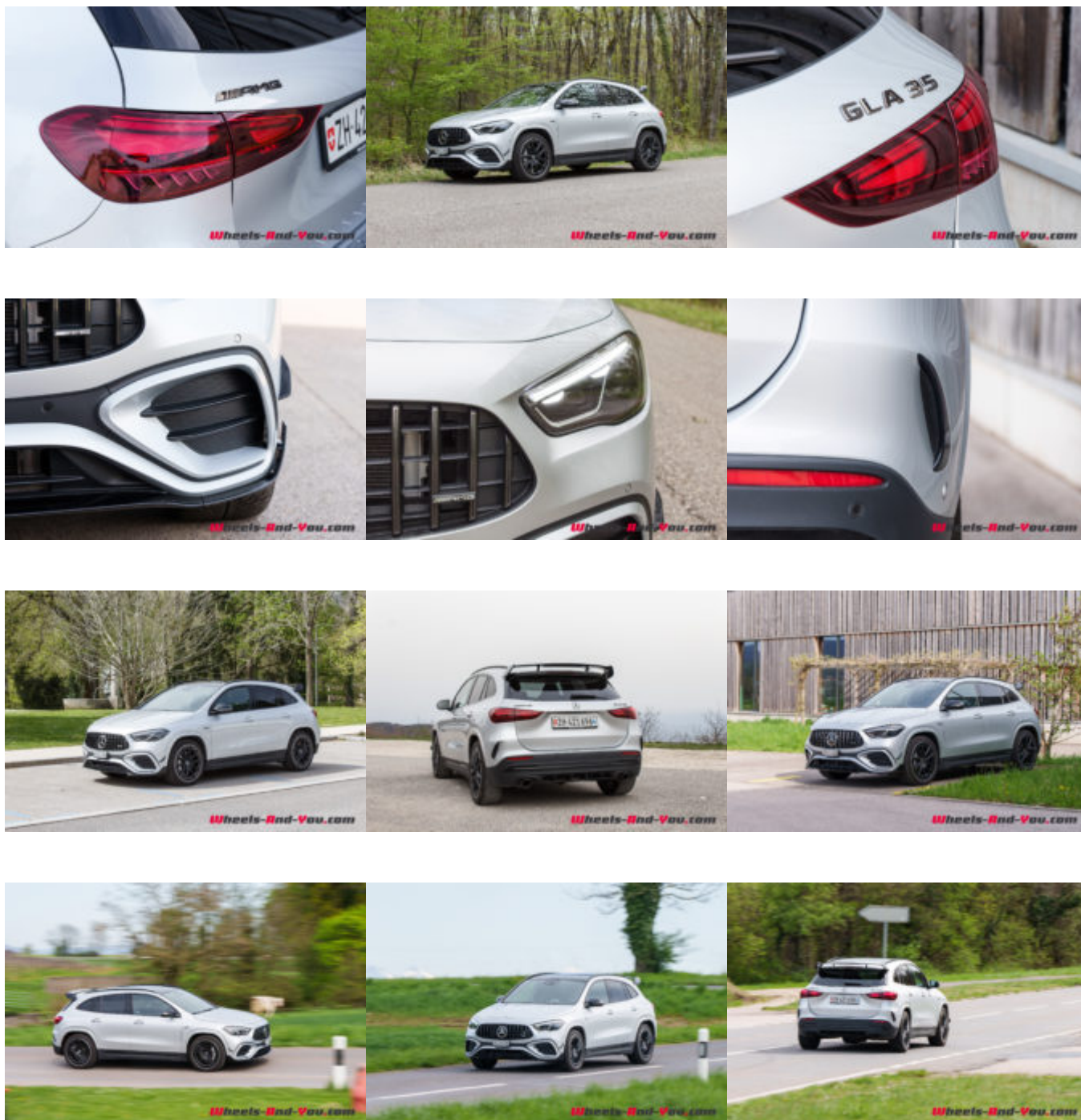
Prix TOTAL : CHF 99'379.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de ce Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC, ainsi qu'au garage de la Marbrerie - Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC : On frôle la perfection

Essai - Mercedes-EQ EQE 350+ : Mieux que sa grande soeur la EQS ?

Essai - Mercedes-EQ EQS 450+ : Rencontre du 3ème type

Essai - Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet : La dernière du genre !

Essai - Mercedes-Benz EQC : La première étoile exclusivement électrique

Essai - Mercedes-Benz Classe X 350 d 4MATIC : Le travailleur classieux

Essai - Mercedes-Benz E400 Coupé 4Matic : La rigueur élégante

Essai - Mercedes-AMG C43 Cabriolet 4MATIC : Le cabrio 4 places à la teutonne !

Essai - Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC : Un sérieux renouveau

Essai - Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 220 CDI : La Mercedes compact à la sauce break de chasse !

Essai - Mercedes-Benz GLA 220 CDI : Baroudeur chic

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"

Nouveauté - Mercedes-AMG SL

Nouveauté - Mercedes-Benz EQB

Nouveauté - Mercedes-EQ EQS

Présentation - Mercedes-Benz EQA

Nouveauté - Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz GLA

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté - Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLB

Présentation - Mercedes-Benz Concept GLB

Présentation - Mercedes-Benz GLC F-CELL

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe B

Nouveauté - Mercedes-Benz GLE

Présentation - Mercedes-Benz EQC

Présentation - Mercedes-Maybach Ultimate Luxury

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Coupé et Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe G (W464)

Nouveauté - Mercedes-Benz CLS

Présentation - Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Présentation - Mercedes-Benz Concept A Sedan

Nouveauté - Mercedes-AMG GLC 63 AMG 4MATIC+ et GLC 63 AMG 4MATIC+ Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E Cabriolet

Présentation - Mercedes-Benz Concept X-Class

Nouveauté - Mercedes-Maybach G 650 Landulet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E Coupé

Nouveauté - Mercedes-AMG E 63 4MATIC+ et E 63 S 4MATIC+

Nouveauté - Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet

Présentation - Mercedes-Benz Classe E All-Terrain

Nouveauté - Mercedes-AMG GT Roadster

Présentation - Vision Mercedes-Maybach 6

Nouveauté - Mercedes-AMG GT R

Nouveauté - Mercedes Classe E Break

Nouveauté - Mercedes-Benz SLC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLC Coupé

Nouveauté - Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté - Mercedes-Benz SLC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLS

Nouveauté - Mercedes-Benz GLE 450 AMG 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz GLC

Présentation - Mercedes-Benz G 500 4x4

Economie - Mercedes-Benz change la nomenclature de ses modèles

Nouveauté - Mercedes-AMG C63

Nouveauté - Mercedes-AMG GT

Nouveauté - Mercedes-Benz S65 AMG Coupé

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



