Essai – Mercedes-Benz A45 AMG : Star Wars

Jusqu'ici, Mercedes s'était plutôt tenu à distance des compactes survoltées, laissant le soin à Audi, BMW, Opel et Volkswagen de se tirer la bourre en ce qui concerne les constructeurs d'Outre-Rhin. L'arrivée de la nouvelle Classe A a changé la donne. Désormais l'étoile entre en guerre avec un arsenal plutôt affûté. Nom de code du missile : A45 AMG. Essai.

- 4 cylindres, turbo, 1'991 cm^3
- 360 CV à 6'000 t/min
- 450 Nm de 2'250 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'555 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'293 x 1'781 x 1'326
- Conso. mesurée : 11.1 l/100 km
- Emissions CO_2 : 165 g/km (F)
- dès CHF 64'500.-, modèle essayé: CHF 86'469.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

L’ancienne Classe A, bien qu’ayant trouvé une clientèle fidèle, ressemblait plus à un monospace de poche qu’à une berline et avait une vocation de déplaçoire urbaine agrémentée de la touche de classe que lui confère l’étoile sur la calandre. D’ailleurs, hormis deux essais non concluants et ultra confidentiels, la A38 AMG (250 CV, 5 exemplaires) et la A32K AMG (354 CV, 1 exemplaire), le label AMG se résumait sur cette « méga-Smart » à un kit carrosserie, reprenant pour certaines versions les couleurs des Formule 1 de l’écurie McLaren que motorise Mercedes-Benz.

Avec l’arrivée de la troisième génération de « A », Mercedes entre de plain-pied dans la danse effrénée du segment des compactes. Et la marque s’en donne les moyens avec une berline très réussie et aux motorisations prometteuses ! Mais afin d’affronter de face les S3, M135i, Astra OPC et autres Golf R, il est indispensable d’offrir une version délurée. Et c’est chose faite avec la A45 AMG.

A l’extérieur

De l’extérieur il sera difficile de distinguer notre « vraie » AMG des autres Classe A « à la manière AMG » grâce à leur kit carrosserie quasi identique qui semble se vendre comme des petits pains. Avec son style plutôt léché, ses galbes sensuels et un brin de sportivité, la Classe A ne manque pas de charme.

Toute de gris habillée, la A45 AMG fait cependant dans la sobriété. Les signes distinctifs très visibles de cette version sont les inscriptions sur les ailes et à l’arrière. Les experts noteront des disques de freins avant de plus grand diamètre, mordus par d’énormes étriers rouges estampillés « AMG ». A l’arrière, les canules d’échappement sont trapézoïdales, simulant deux doubles sorties renvoyées aux extrémités du pare-chocs tandis que les flancs, en leur bas, accueillent de discrètes jupes latérales noir brillant, couleurs qui soulignent également les prises d’air du bouclier avant.

Pour le reste, la ligne générale reste la même qu’un modèle de base cinq portes. Bien entendu, la liste interminable d’options permet d’affirmer le caractère de

cette A45 au moyen entre autres d’un aileron au sommet du hayon, de flaps latéraux sur les pare-chocs avant ou d’un set de stickers plutôt voyant.

A l’intérieur

L’ambiance ce veut résolument sportive. Ceintures de sécurité rouges, sièges baquets Recaro (option) cuir et alcantara, matières que l’on retrouve également sur le petit volant sculpté, façade du tableau de bord imitant le carbone et instrumentation spécifique, tout concourt à vous mettre dans l’ambiance.

Je souligne avec plaisir les efforts consentis par Mercedes afin de rendre cet intérieur agréable et moins austère que ses autres productions. En témoignent les aérateurs ronds et cerclés de rouge, les surpiqûres de la même teinte et les quelques touches d’aluminium. L’ensemble respire la qualité, la finition est exemplaire mais quelques détails comme le plastique de la console du tunnel central sont en léger retrait.

Si les baquets avant vous assureront un maintien parfait et une position de conduite digne d’une auto sportive, ils empiètent cependant grandement sur l’espace aux genoux pour les passagers arrière. De plus, l’habitabilité générale qui leur est dévolue demeure restreinte pour les grands gabarits, notamment à cause d’une ligne de pavillon descendante et la présence du toit panoramique ouvrant dont le mécanisme grappille encore quelques centimètres forts utiles. Par ailleurs, le sentiment d’être engoncé est accentué par les coques des baquets qui leur font face et les petites surfaces vitrées.

Le coffre propose en configuration normale 341 litres de volume utile, extensible jusqu’à 1’157 litres banquette rabattue. On reste dans la moyenne de la catégorie, pile-poil à mi-chemin entre une Audi S3 (325 l./1’080 l.) et une BMW M135i (360 l./1’200 l.). Seule la Golf R fait mieux avec 380 l. / 1’270 l.

En termes d’équipements, la dotation de base comprend nombre d’équipements basiques de même que les systèmes de sécurité exclusifs Mercedes de détection de fatigue et l’avertisseur de collision. Par contre, pour ce qui est de la climatisation à régulation électronique, le GPS ou les radars de recul il faudra passer par l’inévitable liste des options… A CHF 64’500.- l’engin en prix de base, j’ai connu plus généreux…

Sous le capot

Voilà la pièce maîtresse de l'A45 AMG. Et c'est peut dire que les sorciers – ou devrais-je dire les « Grands Malades » – de AMG ont fait fort ! 4 cylindres turbo, 1'991 cm3, 360 CV à 6'000 t/min et 450 Nm de couple à 2'250 t/min. Avec 181 CV/l. de puissance spécifique, c'est le moteur de grande série le plus puissant jamais monté dans une auto. On n'est pas très loin des valeurs des fameuses voitures de rallye du Groupe B des années 80 comme les Peugeot 205 T16 ou Lancia Delta !

Pour faire passer cette cavalerie au sol, l'A45 AMG est équipée d'une boîte de vitesses à double-embrayage à 7 rapports qui distille la puissance sur les quatre roues. En fait, pas tout-à-fait. Il s'agit certes d'une transmission intégrale, mais de type Haldex. Ainsi le couple est transféré sur l'essieu arrière lorsque l'avant patine ou perd de l'adhérence. Donc « par défaut » l'A45 est une traction…

Quoiqu'il en soit, les performances sont de premier plan avec un 0 à 100 km/h annoncé en 4.6 secondes et une vitesse maxi limitée à 250 km/h.

La boîte de vitesses jouit de 3 modes d'utilisation : « Confort », « Sport » et « Manuel » et autorise également, dans chacun de ces modes, les changements de rapports au moyen des palettes au volant. En outre une fonction « RaceStart », assimilable à un « Launch Control » permet des départs canons façon Formule 1.

Les trains roulants ont bien entendu également été revus, notamment la suspension – très – raffermie et des barres antiroulis rigidifiées. Le freinage est également dimensionné à la hauteur de la tâche avec des disques de 350 mm à l'avant et 310 mm à l'arrière.

Du côté de la consommation, forcément avec 360 CV il est difficile de faire dans la sobriété. Les 7.1 l./100 km annoncés par le constructeur sont un vœu pieux. En réalité, j'ai obtenu une moyenne de 11.1 l./100 km à la pompe sur un parcours mêlant autoroute, ville et routes de campagne, sans me priver d'explorer les ressources de notre engin. En adoptant une conduite coulée, je suis par contre descendu à 9.8 l./100 km et les 20 l./100 km sont allègrement dépassés en évoluant avec le couteau entre les dents.

Au volant

Superbement installé derrière le volant, il est temps de prendre la route. La A45 AMG impressionne par sa docilité en mode « Confort », le mode par défaut au démarrage. La mécanique se montre douce, progressive et silencieuse. Je regrette cependant, lors des démarrages au feu rouge ou lorsqu'on souhaite s'introduire dans la circulation en débouchant d'un axe secondaire, un temps de réaction étonnamment grand (1 à 2 secondes) entre l'ordre donné sur la pédale des gaz et la réaction du moteur et de la boîte. Même chose lorsqu'il s'agit de relancer depuis une vitesse stabilisée et les rapports hauts engagés.

La direction ultra légère en ville vous facilitera les manœuvres, bien qu'à la conduite elle se montre à mon goût trop avare en remontées d'informations. Mais cette A45 AMG vous rappellera aussi que le réseau urbain est un véritable condensé de bosses, gendarmes couchés et autres ornières ! Eh oui, l'amortissement est résolument typé sport. Certes de quoi vous baigner dans une ambiance sportive que certains adorent, mais au quotidien ça en devient presque irritant. Une BMW M135i ou une Golf R, dont nous vous proposerons l'essai complet prochainement, se montrent nettement plus polyvalentes grâce à leur amortissement paramétrable. Mais il paraît que le badge AMG se mérite…

Il est vrai par contre qu'en conduite sportive, gestion de boîte de vitesses et ESP en mode « Sport », la A45 devient un vrai missile. Littéralement vissée au sol, notre Mercedes se montre d'une efficacité à toute épreuve. Si la direction n'est pas plus généreuse en infos dans ce mode, elle n'en demeure pas moins directe et permet de placer notre bombinette avec précision. L'entrée en courbe se fait avec célérité, la mise en appui exemplaire et la relance vous catapulte vers le virage suivant. La transmission intégrale, l'assistance dynamique en virage (qui freine la roue arrière côté intérieur du virage) et la prompte réactivité du moteur, pour autant qu'on le garde dans les tours, font merveille. Il est même possible de provoquer l'arrière au lever de pied, histoire de placer la poupe dans la bonne trajectoire… Jouissif ! Mais malgré un amortissement très ferme, la A45 AMG prend passablement de roulis comme on le voit sur nos images.

La boîte de vitesses se montre aussi un allié de poids dans cet exercice, avec une excellente réactivité en mode manuel. Les freins concilient quant à eux

performance et endurance à toute épreuve. Très honnêtement, il m'a été difficile de cerner les limites de cette A45 AMG, tant l'ensemble dévoile une homogénéité mécanique exemplaire et rare en conduite dynamique, avec une ambiance digne des meilleures sportives. L'échappement sport apporte aussi sa contribution en garantissant un son rauque et suggestif, gratifiant les rétrogradages de pétarades et les montées de rapports de véritables déflagrations. Ambiance rallye garantie !

Verdict

Que dire en définitive ? Certainement l'un de mes coups de cœur de cette année… L'exercice réalisé par Mercedes et AMG est tout bonnement une réussite. Rouler vite, tout le monde peut le faire, mais bien le faire, pas tout le monde en est capable, partant d'une compacte ou familiale plutôt placide.

Alors oui, cette A45 AMG ne fait pas dans la dentelle, c'est un produit très typé, sans compromis au quotidien. Compte tenu de cet aspect, je ne suis pas certain que le spectre de clientèle pour cette auto soit très large. Par ailleurs, l'Etoile fait payer très cher sa bombinette. Partant d'un prix de base à CHF 64'500.-, notre version – certes bien optionnée – culmine à près de CHF 87'000.- !! A titre d'exemple, une BMW M135i xDrive, avec absolument toutes les options du catalogue, se négocie à CHF 15'000.- de moins, à CHF 72'500.- environ. Ca fait une sacrée différence, que je peine à justifier avec les 40 CV de déficit pour la Bavaroise qui se montre par ailleurs bien plus polyvalente à l'usage.

Quoi qu'il en soit, le Padawan du segment a largement de quoi devenir Jedi ! Reste à voir les ripostes que nous préparent les autres constructeurs Teutons…

<u>Prix et options – Mercedes-Benz A45 AMG</u>

Prix de base : CHF 64'500.-

Pack éclairage et visibilité : CHF 445.-

Pack miroirs : CHF 460.-

Pack nuit AMG : CHF 1’030.-

Peinture métallisée : CHF 860.-

Aide au stationnement : CHF 1’035.-

Echappement sport AMG : CHF 770.-

Châssis performance AMG : CHF 1’150.-

Volant performance AMG : CHF 845.-

Sièges baquets performance AMG : CHF 2’760.-

Accoudoir arrière : CHF 255.-

Etriers de freins rouge : CHF 495.-

Détecteur automatique de siège enfant : CHF 80.-

GPS « Command » et mises à jour 3 ans : CHF 4’525.-

Tuner radio DAB : CHF 624.-

Préparation téléphone portable premium : CHF 150.-

Haut-parleurs Hifi Harman/Kardon : CHF 1’055.-

Intelligent Light System : CHF 855.-

Climatisation « Thermotronic » : CHF 785.-

Media Interface : CHF 400.-

Toit ouvrant panoramique : CHF 1’380.-

Ceintures de sécurité Pre-Safe : CHF 510.-

Camera de recul : CHF 485.-

Sièges chauffants : CHF 445.-

Détecteur angle-mort : CHF 690.-

Prix TOTAL : CHF 86’469.-

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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-Benz A45 AMG.

A lire aussi

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 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 175 657

A 45
ZH 175 657
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 175657
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

21:03
TMC
Saubraz
Bière
500m
46°32'10"N.
700 m
6°21'45"E.
9

RADIO
DISC
CLEAR
NAVI
TEL
SYS
ON
ECO

MAX
MODE
AUTO
ZONE
20°C
20°C
OFF
REST
REAR
MODE
A/C

AMG
W.A.Y.

R
N
D
P
S
C
M

AFFALTERBACH
AMG
Handcrafted
by
Sören Gallion
Mercedes-AMG
Germany

AMG

TURBO
AMG
W.A.Y.

P R N D C
0
km/h
17.5°C ECO 21:00
SPORT

DOWN

UP
W.A.Y.

ZH 175 657
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·175 657
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AMG
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AMG
240
260
280
300
320
km/h
AMG
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 175 657
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·175 657
W.A.Y.

W.A.Y.

A45
AMG
ZH·175657
W.A.Y.