

**ESSAI COMPLET**  
**MERCEDES CLA 220 CDI**  
**VERSION SENSATION**

Textes et photos : Emmanuel PIN



Photo : Daimler Press

A mi-chemin entre une classe A et un CLS, la nouvelle Mercedes CLA adopte le châssis et la traction avant de la classe A et une partie du somptueux dessin du CLS, le coupé 4 portes.

Esthétiquement la voiture fait son petit effet auprès du public : noire métallisée, jantes 18 pouces, gros insigne dans la calandre, ensemble du design très travaillé, on ne passe pas inaperçu, ni en ville, ni sur route.



Etudions ce dessin de plus près. La face avant nous offre un gros insigne entouré de 2 jonses chromés horizontaux. Les phares, bi-xénon sur notre version Sensation, sont composés de l'optique principale, ronde, lenticulaire et des feux de jour / clignotants. L'ensemble est à la fois harmonieux et légèrement agressif. Le capot présente 2 nervures bombées qui s'ouvrent légèrement en remontant vers le pare-brise alors que celle du SL premier du nom étaient parfaitement longitudinales.



Les bords extérieurs du capot remontent au niveau des ailes, probablement pour une question aérodynamique. La pénétration dans l'air a, en effet, été très soignée et descend à 0.23 dans le meilleur des cas (version 180 BE).

Feux bi-xénon mais simple optique ? Un volet coupe une part du faisceau en mode croisement



Le profil sort du commun, avec une partie avant finalement assez verticale, une ceinture de caisse très haute et l'arrière qui retombe façon hyène.



Intéressons-nous à cette partie arrière : le dessus de l'aile descend sur le phare tandis que le coffre dessine un petit becquet. Le volume du coffre est ainsi préservé. Encore une fois, les courbes sont harmonieuses, le design est travaillé. Profitons-en pour évoquer le volume du coffre : 470l. C'est bien, certaines berlines font mieux, mais c'est suffisant pour partir à 4 en vacances. Notons simplement que la faible hauteur ne permet pas d'y charger un siège bébé 9-18kg par exemple.

Ouvrons la porte, les vitres sans encadrement donnent pendant quelques instants l'impression d'un coupé, mais la courte longueur des portes nous rappelle très vite que nous sommes dans une berline. A l'arrière, seule une partie de la vitre s'ouvre, dommage. Une fois à bord, on se retrouve rapidement ses marques, on est bien dans une Mercedes, les commandes tombent bien sous la main, c'est bien fini, mais entre une classe C w203



première version et un CLA, le choc risque d'être rude : fini le compteur en demi-cercle à l'affichage orange entouré d'un petit compte-tour et de la jauge à carburant. Ici par exemple, un afficheur couleur vous accueille avec un dessin de la voiture façon photo, les classiques aérateurs à lamelles ont cédé la place à des trucs chromés futuriste qui manquent nettement de classe. Il paraît que c'est censé ressembler à une turbine de jet.

L'intégration de l'écran GPS a du être confié à un employé en préavis de licenciement qui s'est vengé : objectif

atteint ! C'est mieux qu'un gps ventousé au pare-brise, mais de peu ! La caméra de recul n'affichera ce qui se passe derrière que si vous avez mis en route ce système multimédia. Néanmoins cette installation est de bonne qualité, on apprécie la commande vocale pour dicter l'adresse au gps. A ce sujet, je me souviens avoir participé à mise au point de ce système : il nous avait été simplement demandé de lire des phrases pendant un trajet en voiture, phrases qu'ils enregistraient, c'était il y a entre 10 et 15 ans !

Les sièges offrent un bon maintien et sont assez confortables. Néanmoins, le dossier et l'appuie-tête sont d'un seul tenant façon baquet de compétition. C'est bien pour le look, moins bien pour le confort : les appuie-tête ne sont pas réglables et le passager ne sait pas où mettre sa tête pour dormir. J'ajouterai que le siège pourrait descendre plus bas.



Photos : [www.mercedes.fr](http://www.mercedes.fr)

Le volant est agréable, les commandes au volant sont ergonomiques. En revanche, le commodo de boîte de vitesse automatique au volant demande un peu d'habitude, on a tendance à chercher un classique levier sur le bas de la console centrale.

Le moteur, ici un 4 cylindres 170cv diesel sur cette version 220cdi.

Autant vous dire que moi qui suis un fervent défenseur des moteurs à allumage commandé (au sans plomb donc), je n'ai pas été réconcilié avec le diesel. Plage d'utilisation ultra-courte, sonorité abominable dedans ou dehors, doigts qui puent après avoir fait le plein,

le pire c'est que cette camionnette rabaissée remplit parfaitement sa mission : ça marche bien que ce soit en accélération ou en reprise, la boîte répond sans temps mort, on s'extrait des courbes serrées avec vigueur à condition d'être sur le bon rapport (il y en a 7, alors ce n'est pas si évident) ça roule vite, ça consomme peu. Beaucoup de qualité mais il en manque une : le plaisir !

Si le moteur est agréable jusqu'à 2500 t/min, il se fait ensuite entendre et ce n'est pas agréable, grognements et vibrations sont au rendez-vous, ensuite cette cascade de rapports de vitesse, à quoi sert-elle ? À masquer la courte plage d'utilisation ? Couple max à 1400 tours et puissance max à 3400, avant y'a pas grand-chose, après ça fait beaucoup de bruit. Bref, l'élasticité d'un moteur essence de puissance comparable, disons le 2.5L 170cv essence d'une bmw 323i des années 2000 est nettement plus agréable. Quant à la sonorité de tracteur ... on s'attend à plus mélodieux quand on voit la ligne de la voiture.



Evidemment, la consommation fait plaisir. Après 1000 km d'autoroute, à une vitesse de croisière aux environs de 150-160 (sur autoroutes allemandes non limitées évidemment), avec des relances vigoureuses, voire très vigoureuses, ponctués de 30 km de bouchon, 25 km à 110/120 avec un œuf sous le pied, et au contraire 20 km



de routes très sinueuses qui sentaient bon la campagne au départ et plus la plaquette de frein et l'embrayage à l'arrivée, la consommation s'établit à 6.2l/100. La voiture de référence\* aurait demandé 10l. Nos mini / maxi relevés sur l'odb s'établissent à 5.0L sur 125 km à 100 de moyenne sur nationale et autoroute dégagée jusqu'à 8.6l sur petits trajets en ville, soit pas mieux qu'une Honda Jazz CVT 2002, deux fois moins puissante il est vrai.

L'autonomie n'a rien d'extraordinaire, puisque le réservoir ne contient que 50l, on a fait 750 km, les derniers 25 km à un train

de sénateur, car le voyant de la réserve s'est allumé au moment où on passait devant la station. Grrr ! Les 47l rajoutés nous confirment qu'il ne fallait pas aller plus vite !





Le compromis confort / tenue de route est-il bon ?

Cette 220cdi Sensation est équipée de jantes en 18" chaussées de 225/40 aux 4 coins. Cette monte est courante et d'un prix assez abordable sauf qu'elle est équipée de pneus runflat. L'avantage est qu'ils permettent de rouler à plat pour rejoindre la petite station-service du coin, laquelle ne sera pas équipée pour vous changer votre pneu RunFlat ! Le vrai avantage est que cela libère de la place à l'arrière et permet d'offrir ce beau coffre de 470l.

Le châssis sport étant réservé à la version haut de gamme Fascination, que donne le châssis normal couplé à une monte pneumatique sportive en runflat ?

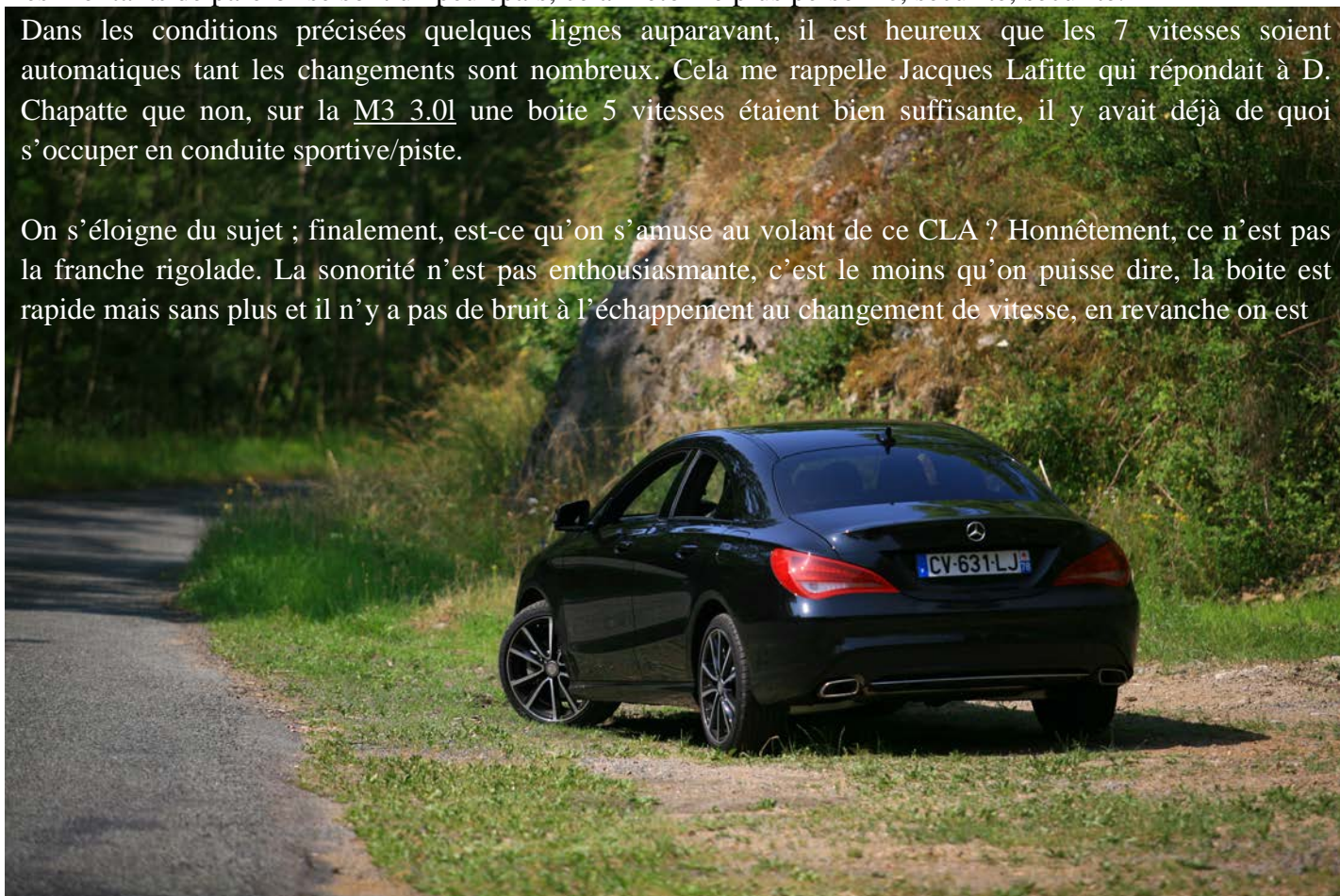
Dans l'ensemble, c'est agréable, mais il faudrait clairement choisir entre sport ou confort : ici, on est déçu de temps à autre par le confort, et en conduite sportive, on voudrait plus de fermeté, plus de précision.

Nul doute qu'à l'usage, cette voiture devrait convenir à la majorité des acheteurs, l'itinéraire 'judicieusement' choisi par le gps pour les 20km de route sinueuse étant calculé à 40km/h de moyenne par google maps, cela donne une idée du nombre de virages et la largeur de la route ! J'écris judicieusement car mon beau-père guidé par tomtom au volant de sa 207sw 90cv chargée de 3 adultes et 2 enfants a dû mettre autant de temps que moi guidé par le gps Mercedes, seul avec quasi deux fois plus de chevaux, tous modes sport enclenchés sur la voiture, conducteur en mode pressé, j'allais écrire « le couteau entre les dents », mais en ces temps autophobiques, je crains que ça ne soit pris pour une provocation. Bref, le gps a très bien compris que le plaisir n'est pas dans la ligne droite ! En conduite sportive, le freinage manque un peu de mordant, mais est très efficace et agréable en conduite normale.

Les montants de pare-brise sont un peu épais, cela n'étonne plus personne, sécurité, sécurité.

Dans les conditions précisées quelques lignes auparavant, il est heureux que les 7 vitesses soient automatiques tant les changements sont nombreux. Cela me rappelle Jacques Lafitte qui répondait à D. Chapatte que non, sur la M3 3.0l une boîte 5 vitesses étaient bien suffisante, il y avait déjà de quoi s'occuper en conduite sportive/piste.

On s'éloigne du sujet ; finalement, est-ce qu'on s'amuse au volant de ce CLA ? Honnêtement, ce n'est pas la franche rigolade. La sonorité n'est pas enthousiasmante, c'est le moins qu'on puisse dire, la boîte est rapide mais sans plus et il n'y a pas de bruit à l'échappement au changement de vitesse, en revanche on est



bien installé, le volant est sympa, la direction est précise et on sent naturellement où on va, les palettes sont faciles à gérer (rétrogradage à gauche, montée des vitesses à droite), on prend la main quand on veut si on a besoin de frein moteur par exemple ou si on veut être sur le rapport optimum pour un dépassement, ensuite un appui long sur la palette de droite fait revenir en automatique. En fait, comme toute Mercedes, c'est efficace et c'est facile : vous pouvez conduire vite avec 2 doigts de chaque main là où vous tenez fermement le volant à deux mains en roadster smart sans D.A.

En CLA, il vaut mieux rester sur une conduite Grand Tourisme. La conduite sportive lui convient moins, ce n'est pas son truc. Peut-être qu'au volant d'un CLA 250 Fascination, mon jugement serait différent, mais je n'en suis pas sûr.

Puisqu'il faut parler argent en ce bas monde, précisons que le CLA 220cdi Sensation est vendue à partir de 41 400 euros. A noter qu'au même prix, on trouve une version 250 équipée du 2.0l turbo essence de 211cv avec également 350Nm de couple dès 1200 t/min donc encore plus bas, et une puissance max à 5500 soit 4300 t/min de plage utile ! Seulement 200€ de plus.

A moins d'être un très gros rouleur, je ne saurais que trop vous conseiller cette version.

Pour conclure, cette petite Mercedes CLA 220 cdi n'est ni une grande routière ni une sportive. Dans le premier cas, il vaut mieux une classe C dont les 16l supplémentaires de réservoir vous permettront de faire 250km de plus par plein, dans le second cas, je conseillerai une propulsion turbo essence en boîte mécanique type classe C coupé 250. Cette CLA conviendra parfaitement au jeune cadre dynamique avec un ou deux enfants qui partent en week-end ou en vacances de temps en temps et qui recherchent une voiture avec un look particulier et sans défaut rebutant. En revanche pour le petit supplément d'âme ; le grrr qui vous donne le sourire, passez votre chemin, je garde ma 328i e46 break pour ça !

[La gamme \(cliquez ici pour accès direct au configurateur Mercedes\) :](#)

**Inspiration** : jantes en 17", direction paramétrique, régulateur de vitesse, caméra de recul et volant multifonction, bref rien de bien folichon.

**Sensation** : Inspiration + jantes en 18", système de navigation, feux bi-xénon, clim' thermotronic, volant cuir, échappement double sortie.

**Fascination** : Sensation + châssis sport + jantes AMG + intelligent light system + sièges électriques à mémoire + toit ouvrant panoramique.

Quelques chiffres en vrac :

Injecteurs = 1800 bars (un nettoyeur haute pression type Karcher, c'est 150 bars)

Bva 7 vitesses double embrayage

4.63m de long ; c'est une fausse petite (une classe C fait 4.59m !)

Puissance max : 170cv entre 3400 et 4000 t/min.

Couple 350Nm dès 1400 t/min.

\*Voiture de référence : BMW 328i break 1999 / 6 cylindres / 2.8l / 193cv

Odb : ordinateur de bord

D.A. : Direction Assistée