

Mercedes Classe A

« Hey Mercedes... »

La Classe A est née en 1997 sous la forme d'un monospace urbain. Il en sera ainsi pour les 2 premières générations. C'est en 2012 qu'elle abandonnera cette architecture pour se muer en berline. Aujourd'hui, cette 4e génération se veut encore plus dynamique et propose une étonnante intelligence artificielle. Au départ de Paris direction le Calvados et Trouville-sur-mer.

Le constructeur de Stuttgart remplace son best-seller alors que la version actuelle est toujours au top des ventes. C'est grâce à la Classe A, dans sa version berline, que la marque a rajeunie sa clientèle de 10 ans. La nouvelle venue, dont le style est largement inspiré de la grande CLS, apparaît toutefois plus dynamique. Même à l'arrêt, elle semble prête à bondir. Son regard vif donne le ton. Il est accentué par de nouveaux projecteurs LED et des feux diurnes acérés. Le gros logo est toujours apposé avec prétention sur la magnifique calandre diamantée. Avec les prises d'air béantes du bouclier de notre version AMG Line, la nouvelle Classe A est prête à dévorer la route. Avec une longueur de 4,42 mètres, soit 12 cm de plus que sa devancière, elle est aussi longue que le SUV GLA. Elle est montée d'origine avec des jantes alliages de 17 ou 18 pouces, mais le catalogue des options pourra vous en proposer jusqu'à 19. Sur les flancs, l'emboutissage généreux que l'on avait sur la précédente version laisse place à plus de sobriété dans le design. Passons à la poupe. Si l'architecture générale n'évolue guère, le gros du changement se concentre sur les feux

qui s'affinent en pointe au centre de la malle. On distingue les deux sorties d'échappement chromées qui sont disponibles dès le deuxième niveau. En AMG Line, un diffuseur arrière fait son apparition tout comme le bouclier redessiné qui donne encore plus de sportivité. La belle Allemande offre une capacité de chargement de 370 litres, en progression de 29 litres.

VIE À BORD

Changement radical en ce qui concerne la planche de bord. L'ancienne vous semblera d'un autre temps. En découvrant l'ensemble des nouvelles innovations, vous serez immédiatement interpellés par cette tablette aux dimensions généreuses. En effet, elle court sur la moitié de la planche de bord. Elle est divisée en deux écrans de 7 à 10,25 pouces suivant les versions. Sur la console, qui dispose d'un rangement occultable, se trouve un Touchpad qui vous sera utile pour faire défiler les infos sur la tablette centrale (navigation, téléphonie, reconnaissance manuscrite...) à la manière d'un smartphone. Notons que cette tablette est également tactile. L'accoudoir central s'ouvre en deux parties sur un bac de

rangement qui accueillera les prises mini USB. Juste au-dessus de cette console, une barre de commande de type piano activera les fonctions de clim. La nouvelle A conserve les trois aérateurs centraux qui s'ornent d'un design de turbine du plus bel effet. La position de conduite est parfaite, les sièges accueillants sont recouverts de similicuir/tissu. Sur AMG Line, ils sont typés sport avec appuie-tête incorporé. Revenons sur cette tablette numérique hors-norme ainsi que sur les nouvelles innovations. Notre version d'essai disposait des deux plus grands écrans. La partie combiné d'instrumentation est paramétrable à souhait. Compteur de vitesse, compte-tours et horloge d'un côté, infos du véhicule, navigation de l'autre. Tout est paramétrable à partir du volant. Vous pourrez même avoir une unique information en version large, la navigation par exemple. L'affichage de la vitesse est toutefois constamment affiché. Sur l'autre écran, centrale celui-ci, on découvre l'info divertissement, la navigation, la caméra de recul ou les applications Mercedes. Chaque utilisateur peut mémoriser ses réglages (choix de la radio, lumière d'ambiance, choix d'affichage d'écran ou mode de



conduite). Mais la nouvelle Classe A sait aussi être à votre écoute, et ce, dès le premier niveau. Un simple « Hey Mercedes... » suffit à réveiller la voix de synthèse qui vous répond « Oui, s'il vous plaît ? ». Vous pourrez alors lui demander de vous trouver une pizzeria et de vous y conduire ou encore : « Il fait un peu chaud » pour qu'elle vous réponde : « D'accord, j'active la climatisation ». Cela fonctionne avec les fonctions du véhicule, la météo ou encore la recherche d'une place de parking. En retard sur notre parcours, nous avons demandé à nous conduire directement sur notre lieu de déjeuner et elle s'est exécutée sans erreur. Un bon point pour rester concentré sur la route. Bien sûr, l'ensemble des

aides à la conduite est disponible comme l'alerte de franchissement de ligne ou encore le radar anti-collision.

SUR LA ROUTE

Au lancement, 2 blocs issus de la collaboration avec l'alliance Renault-Nissan sont proposés. Un Diesel 1,5 litre de 116 ch. ainsi qu'un essence 1,3 litre de 163 ch. Notre monture d'essai disposait du moteur Diesel qui, sans le brusquer, fait convenablement son travail avec deux personnes à bord. La boîte automatique dispose de 7 rapports. Très silencieuse et onctueuse, elle peut aussi vous obéir à partir des palettes au volant. Notre consommation a été de 6,5 l/100 km. L'autre motorisation, plus puis-

sante, se veut bien sûr plus dynamique mais aussi écologique. En effet, en vitesse stabilisée, elle économise le carburant en désactivant 2 cylindres sur 4. Ce bloc est également couplé à la boîte 7G-DCT. Sur ces deux versions, le Dynamic Select vous proposera 4 modes de conduite (Sport, Confort...). Style Line, Progressive Line et AMG Line composent la gamme dont les tarifs s'échelonnent de 32 900 € à 37 750 € (AMG Line). Pour plus de personnalisation, la nôtre a puisé dans le catalogue des options et s'affichait à 44 900 €. Notons qu'une A160 sera bientôt proposée avec un prix d'appel à 27 650 €.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

