

Essai Mercedes CLA AMG 45 S

Shooting brake: performance & polyvalence!

écrit par Nicolas Vandersleyen



Mercedes, voilà une marque qui revient souvent quand on parle de voiture haut de gamme. En effet, mais pas que. La marque allemande, tout comme ses concurrents, s'est diversifiée au cours de ces 30 dernières années pour attirer également un public plus jeune et/ou souhaitant une voiture hors du commun. Ainsi, sont apparues les déclinaisons de grand luxe : « Maybach » et **de sport** : « **AMG** » (signifiant « Aufrecht, Melcher & Grossaspach, le nom des Ingénieurs qui ont créé la marque de sport en 1967) au sein de la maison mère « Daimler Mercedes ». De ce fait, une partie de la gamme actuelle Mercedes est disponible en version bodybuildée « AMG ». On pense bien sûr aux fameuses versions « 63 S » qu'on croise de temps en temps sur nos routes et qui nous font frissonner avec leur ronronnement rauque et guttural. Mais il n'y a pas que des V8 ou des V12 au sein des Mercedes AMG, il y a aussi des 6 cylindres en ligne comme les versions 53 de la [Classe E AMG essayée](#) et du [GLE AMG essayé](#). A cela viennent encore s'ajouter **les versions 35 et 45 munies d'un 4 cylindres 2l essence...** boosté aux hormones évidemment.





421ch dans un 2.0l pour cette Mercedes CLA 45S AMG !

C'est le cas de notre Mercedes CLA 45 S AMG Shooting brake. En effet, elle est munie d'un **moteur essence 4 cylindres 2.0l turbocompressé développant la bagatelle de 500Nm et 421ch** ! De quoi en faire le 2.0l 4 cylindres **le plus puissant du marché** à l'heure actuelle. Associé à cela, nous disposons d'une **boîte robotisée à 7 rapports** avec la bien connue transmission **4Matic** envoyant le couple aux 4 roues avec une répartition électronique selon les conditions d'adhérence. En plus de cela nous avons encore un différentiel à glissement limité sur le train arrière. De quoi catapulter ce missile **en 4 secondes de 0 à 100km/h** ! Bien sûr le 2.0l essence n'est pas un « simple » 4 cylindres...







Quelques mots sur le moteur M139 de cette version 45 S AMG

Ce bloc 4 cylindres hors du commun répond à la devise allemande interne « **One Man, One Engine** ». Il est donc **assemblé entièrement à la main** dans l'usine de Affalterbac, avec bien sûr, l'aide de la technologie actuelle. Le bloc en lui-même est **réalisé en aluminium coulé** dans un moule et refroidit pour former une structure dense de grains fins améliorant la résistance mécanique de l'ensemble tout en diminuant la masse. A cela, s'ajoute un **système d'injection directe et indirecte** permettant d'utiliser les 2 en parallèles pour obtenir la puissance maximale. Bien sûr, les arbres à cames font appel à la **technologie du « Camtronic »** pour optimiser l'admission d'air avec un levage variable des cames en fonction de la charge et du régime moteur. En parlant d'admission d'air, on ne peut bien sûr, pas oublier le turbocompresseur. Il est de type « **Twinscroll** », **monté sur roulements à billes** pour diminuer les temps de latence, **refroidit par eau et air** (le flux d'air est dirigé via le cache moteur et des inserts sur le capot de manière à amener de l'air frais sur l'enveloppe du turbo) et admet une **pression max de suralimentation de 2,1bars** ! Bien sûr, le contrôle de la température du moteur est également parfaitement géré via **2 circuits de refroidissement** : un pour la culasse avec une pompe mécanique et un pour le bloc moteur avec une pompe électrique. Le but étant de pouvoir obtenir des températures différentes pour optimiser les performances sans mettre à mal la résistance mécanique. Pour terminer, ce 2.0l est **placé dans la CLA avec le côté « chaud » vers le tablier** de manière à placer l'admission d'air à l'avant de la Mercedes pour réduire les coudes, tubulures et pertes de charges à l'admission. Alors pas si « simple » ce 2.0l essence... et ce n'est qu'un résumé !





Un petit break polyvalent

A la conduite, il va de soi qu'un tel moteur, mis dans une voiture aussi pointue ne laisse pas indifférent. Ainsi, dès la mise en route le ronronnement du 2.0l donne le sourire et l'envie d'appuyer. Et c'est ici que nous retrouvons une extraordinaire **polyvalence**. En effet, cette Mercedes CLA 45 S AMG peut aussi bien se conduire cool en mode « confort », que le « couteau entre les dents » en mode « Race ». Dans le premier cas, l'ensemble de la voiture optimise le confort, quoique **la suspension reste ferme**, et la consommation. Néanmoins, nous remarquons dans ce cas que le 2.0l n'est pas très coupleux sous les 2500 tr/min et est clairement optimisé pour les hauts régimes. D'autre part, **le bouclier avant, très/trop bas** handicape cette CLA et donne des sueurs froides au conducteur sur les casses vitesse.







Familiale cette Mercedes CLA AMG shooting brake

Cette CLA se veut donc **munie de toutes les aides à la conduite actuelles** pour faciliter la conduite. Certaines, comme, le système de maintien de ligne, peuvent d'ailleurs être très/trop intrusives par moment. A cela s'ajoute **un habitacle parfaitement fini** avec surpiques, alcantara, double écrans, affichage tête haute et siège baquets réglables électriquement à souhait. **L'ensemble est bien pensé** et donne une **ambiance confortable et luxueuse** pour les (longs) trajets. Seule la ceinture passager (lorsque ce siège est vide) cognant sur le plastique dur du montant « B » vient entacher cette harmonie sur les routes inégales. Néanmoins, cette Mercedes CLA AMG Shooting Brake n'est pas aussi petite qu'elle n'en a l'air et permet **d'asseoir 4 personnes de taille moyenne confortablement** avec un coffre de bon **volume (505l)**. De quoi parcourir de longs trajets confortablement installés à bord de

ce bolide.











Prête à affoler les chronos sur circuit !

En conduisant cette CLA 45 S AMG, on ne peut s'empêcher de tourner la molette en **mode « sport+ ou race »**. Dans ce cas, elle se veut alors prête à bondir à tout moment et ne demande qu'à fleurter avec la zone rouge du compte-tour, **7200tr/min** ! A ce jeu-là, l'ensemble **moteur – boîte réagit à merveille** et s'adapte aux demandes du conducteur à une rapidité exemplaire. La transmission **4 roues motrices** permet quant à elle de coller cette CLA 45 S AMG au sol quelque soient les conditions d'adhérence. Impressionnant ! Ainsi, avec l'excellente suspension, **les virages peuvent être pris à vive allure sans peur de décrocher** et il est difficile voire impossible d'arriver aux limites de ce bolide sur route ouverte. Efficace, certainement mais joueur pas vraiment... tout est optimisé pour que le passage en courbe soit le plus rapide et que le chrono soit le plus court.











Seul bémol de l'ensemble : le son d'échappement artificiellement amplifié par les baffles dans l'habitacle. En effet, le bouton « échappement » n'ajoute que l'ampli et ne change rien à l'échappement, ce qui donne un son correct et envoutant mais loin d'être aussi agréable et prenant que ceux des 6 ou 8 cylindres. Pour cette version, la plus poussée de la CLA (et la plus chère), un vrai échappement à clapet tel que celui de notre [Hyundai I30N essayée](#) n'aurait pas été du « luxe ». Notons néanmoins, qu'en mode « Race ou sport+ », des petits « **pop and bang** » très légers peuvent se faire entendre si on tend bien l'oreille.

Consommation, prix et taxes de cette Mercedes CLA 45 S AMG Shooting brake

Terminons cet article par parler des douloureuses. En effet, la performance coûte cher et le cœur de cette Mercedes CLA 45 S

AMG nécessite d'être nourrit à la super 95 ou 98. De ce fait, au cours de notre essai, nous avons consommé un minima de 8,7l sur autoroute et une **moyenne de 11l/100 km**. Bien sûr, l'essai ayant été relativement court (3 jours), nous nous sommes quelques peu amusés avec cette voiture. Une consommation quotidienne d'environ 10l semble toutefois possible. Enfin, pour ce qui est du prix de cette CLA bodybuildée par AMG, il faut compter **une mise de départ de 77 440€ TVAC** auxquels il faut ajouter les options de notre modèle d'essai :

- La couleur matte « gris montagne designo magno » : 2 238,5€
- Pack d'intégration pour smartphone : 363€
- Avertisseur d'angles mort : 544,5€
- AMG Track pace : 302,5 €
- Affichage tête haute : 1 198€
- Burmester surround system : 877,25€
- Easy pack hayon à ouverture et fermeture électrohydraulique : 472€
- Pack aérodynamique AMG : 1 633,5€
- Pack stationnement avec caméra 360° : 496,1€
- Pack night AMG : 907,5€
- Pack night AMG 2 : 484€
- Pack sièges AMG performances advanced: 2 656€
- Pack premium plus: 1 433,8€
- Jantes AMG forgées 19" 2 117,5€

Ce qui donne un prix total de cette **Mercedes CLA AMG 45 S essayée de 89 170€ TVAC**. A titre de comparaison, une classe C 43 AMG coupée ou décapotable avoisine le même tarif munie d'un 3.0l 6 cylindres de 390ch. Il y a là un choix à faire. Bien sûr, il faut encore tenir compte des taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	2218,96€
Taxe de circulation annuelle	446,03€	446,03€	452,59€
Eco malus	/	600€	/





--	--

--	--

[Nicolas Vandersleyen](#)