

LA MERCEDES CLA 250+ AMG Line : L'AUTONOMIE D'UNE BERLINE THERMIQUE !

écrit par Luc Vandersleyen



Avec cette belle et grande berline, **MERCEDES** veut nous faire oublier les voitures électriques qui n'ont pas une autonomie suffisante. Avec les moteurs thermiques, nous étions habitués à des autonomies de l'ordre de 500 km et beaucoup plus -voire le double-avec les diesel de ces 10 dernières années. Cette berline ouvre la voie à la **nouvelle stratégie EV** du constructeur allemand et elle s'appelle **MERCEDES CLA 250+**. Le constructeur a abandonné ses appellations « EQ » qui différendiaient la production de ses véhicules électriques de ses thermiques. Bien sûr, entre les deux, nous avons **encore des véhicules hybrides** qui pour la plupart, sont de **type PHEV** - hybrides rechargeables **ou des micro-hybrides**. Pour commencer cette nouvelle évolution, Mercedes nous a présenté la 3^{ème} génération de sa Classe CLA qu'il appelle CLA 250+. Un **beau coupé 4 portes**, deux roues motrices doté d'une **motorisation électrique moyenne de 200 kW (272 ch) avec un couple de 335 Nm** et une **batterie NMC (Nickel-Manganèse-Cobalt) de 90 kWh**. Signalons, aussi, que le 9 janvier dernier au 102^{ème} Brussels Motor Show (BMS) ce **MERCEDES CLA électrique** a été nommé « **VOITURE de l'ANNEE 2026** »!







PRESENTATION DE NOTRE MERCEDES CLA 250+ AMG Line de 200 kW :

Mercedes conserve la silhouette de la CLA lancée en 2019 qui était, déjà, un beau coupé 4 portes. Il était **équipé de moteurs 4 cylindres de 100 kW à 225 kW dans sa version AMG**, mais, était **aussi disponible en hybride rechargeable de 118 kW**. Bien sûr, la silhouette a été rajeunie avec de beaux phares avec une étoile à 3 branches en leurs centres, reliés par un bandeau. En plus, la grande calandre est constituée de 142 motifs LED en étoile autour du grand logo MERCEDES éclairé. A l'arrière, les feux, sont aussi reliés par un bandeau. La longueur de cette CLA+ est plus grande de 4 cm de la version précédente avec 4,72 m, mais l'empattement est, aussi, plus grand de 6 cm, pour arriver à 2,79 m. Son style est plus élégant et, quelque part, moins classique. Cette nouvelle CLA+ est **construite sur la nouvelle plateforme MMA** (Mercedes Modular Architecture), qui **peut recevoir des moteurs thermiques électrifiés ou**

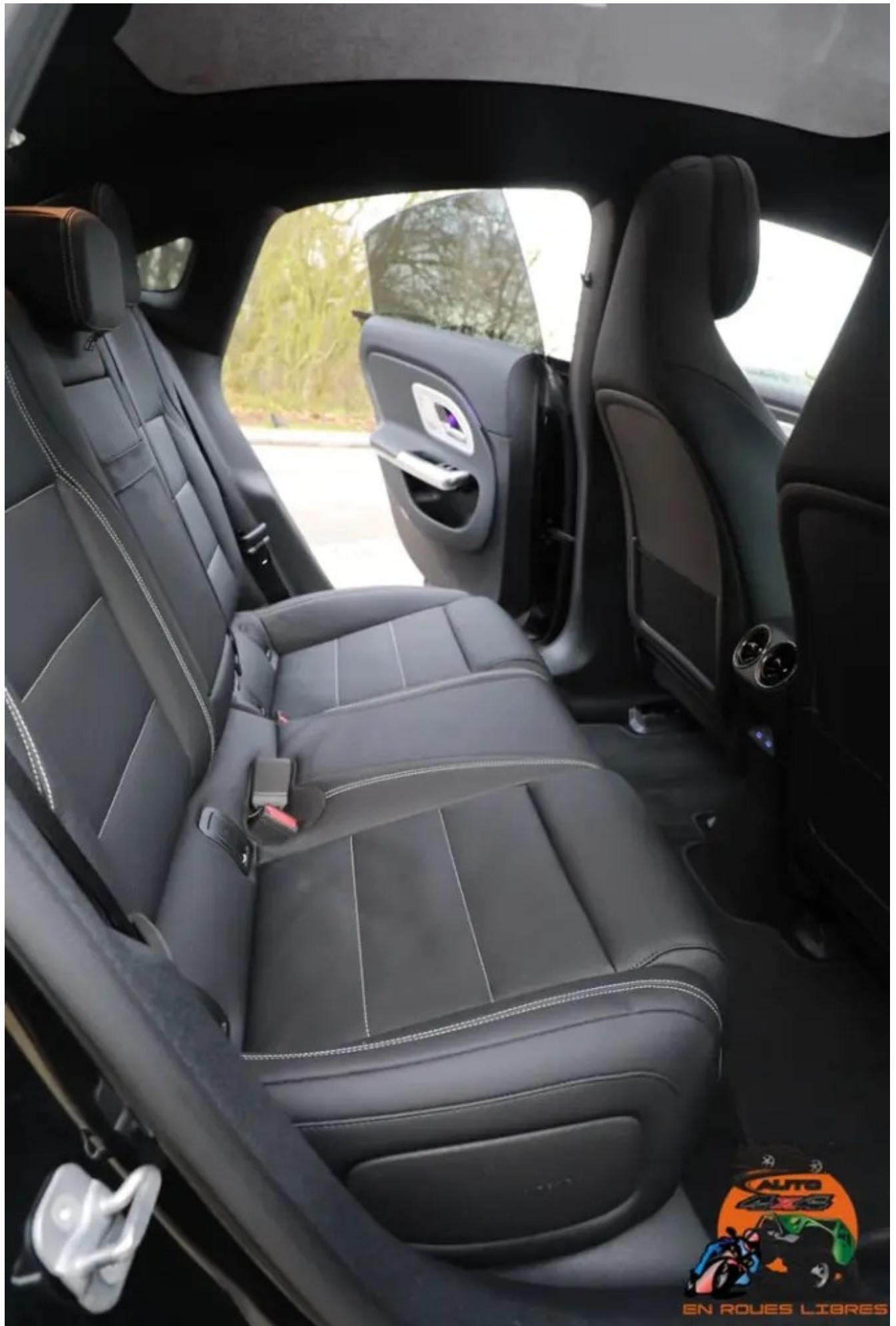
électriques. Pour ces derniers, le constructeur a mis une architecture électrique de **800 V**. Le seul **moteur électrique synchrone à aimant permanent** a une **puissance de 200 kW (272 ch)** avec un **couple de 335 Nm**. Il est **placé sur l'essieu arrière**. Nous avons, donc, affaire à une **propulsion**. La batterie lithium-ion NMC -donc pas de terres rares et de nouvelle génération puisque les anodes sont en oxyde de silicium et sont d'une haute capacité énergétique-, est placée dans le plancher et a une capacité nette de 85 kWh (90 bruts). Bien sûr, le constructeur a fait un très beau travail sur l'aérodynamisme, mais, aussi, sur la réduction des frottements. **La transmission automatique a 2 rapports.** Il y a, ainsi, un rapport de démultiplication de 11:1 en première pour les accélérations ou pour améliorer les capacités de tractage. Le second rapport de 5:1 favorise la puissance à haute vitesse et l'efficacité sur autoroute. Le constructeur annonce, avec cela une **autonomie de quelques 792 km !**



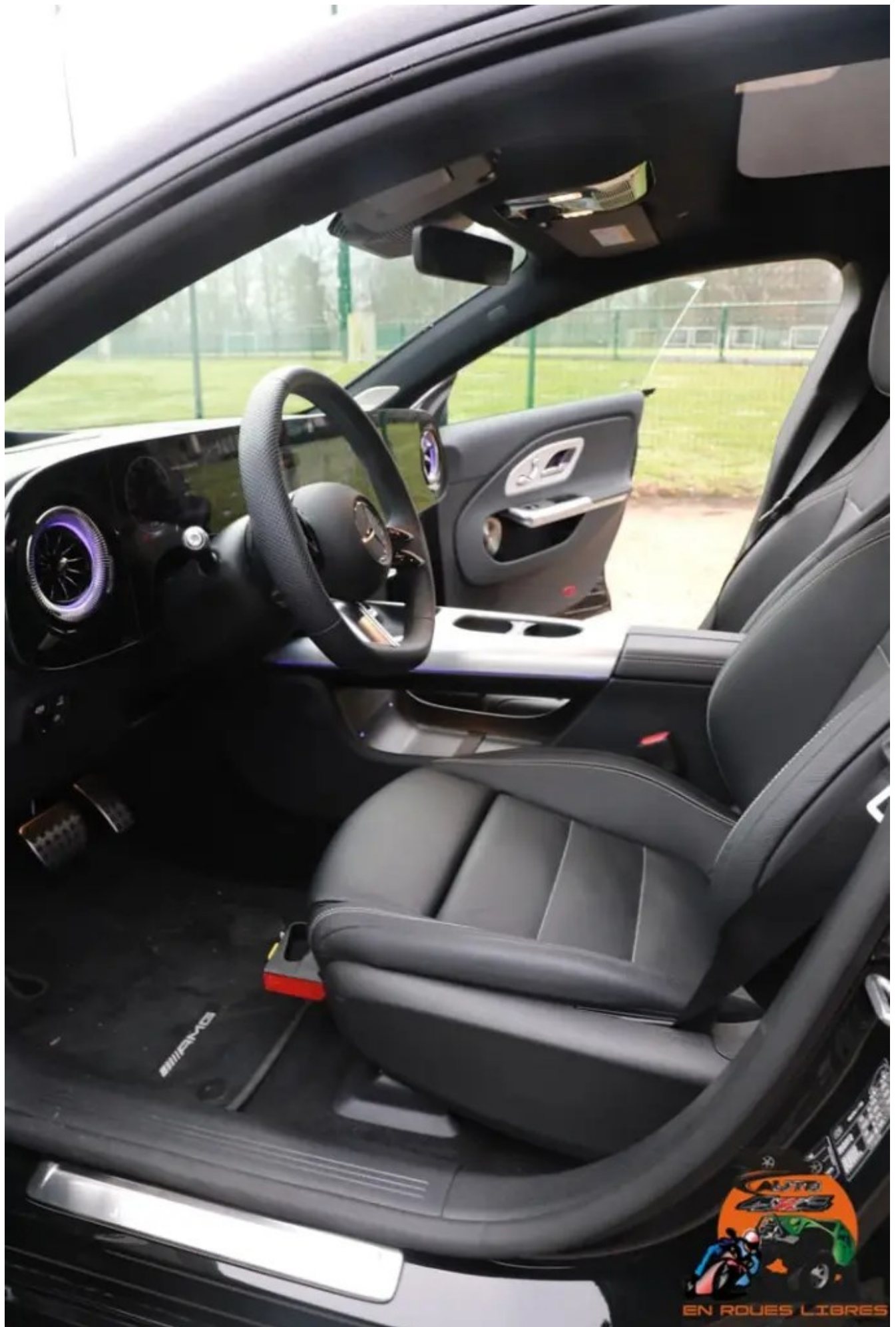


L'habitacle, lui, est **premium** et plus qualitatif que par le passé. Il est bien d'aujourd'hui avec la possibilité de regrouper 3 écrans sous un seul panneau qui occupe tout le

tableau de bord formant un MBUX Superscreen. Dans notre véhicule d'essai, la grande dalle devant le passager présentait une infinité de petites étoiles. Les menus de l'écran central ont été simplifiés et la lisibilité est excellente. Mercedes utilise la dernière version de son système MB.OS qui anime **l'écran tactile central de 14 pouces.** On a, ainsi, un accès facile aux principales fonctions sur l'écran d'accueil comme l'audio, la climatisation ou le téléphone. Bien sûr, il y a, aussi, la navigation et Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Quelques boutons physiques ont été supprimés et **il faut passer par l'écran central pour de nombreuses fonctionnalités.** Le volant est moderne et tombe bien en main, mais ses boutons de commande ne sont pas vraiment pratiques. On dispose, aussi de 2 ports USB par rangée de sièges. A l'avant, ces **sièges** sont des **modèles sport qui offrent un excellent maintien** et sont **très confortables.** Par contre, les **passagers arrière** sont **assis trop bas** et les grands gabarits se retrouvent avec les genoux très hauts. Le **coffre**, lui, offre un volume de **405 litres** et il y a un **frunk** sous le capot **de 101 litres.** Les dossiers des sièges arrière sont rabattables, mais nous n'avons pas de hayon.













EN ROUTE AVEC NOTRE MERCEDES CLA 250+ AMG Line de 200 kW :

Si la silhouette de la CLA 250+ est proche de la version d'origine, nous avons une toute autre mécanique qui passe de moteurs thermiques à un moteur électrique, mais, en plus, on passe de la traction à la propulsion. Et puis, cette CLA+ pèse 2000 kg alors que la version thermique pesait 1500 kg et, ici, le centre de gravité est très bas, puisque la batterie prend place dans le plancher. Malgré cela, Mercedes a gardé des suspensions passives. Bien sûr, la batterie est, ici, un élément structurel et cela permet d'augmenter la rigidité tant torsionnelle que longitudinale. Le moteur électrique, qui dispose de l'entièreté de son couple dès le démarrage permet d'avoir un coupé au tempérament assez neutre, même sur revêtement glissant et qui se montre rassurant en toutes circonstances. En plus, la direction, qui est assez directe avec 2,5 tours entre les butées, est précise et réactive. Si nous trouvons du plaisir à sa conduite en ville et sur de petites routes, du fait de son confort et de son silence de fonctionnement, c'est finalement sur autoroute que nous l'avons vraiment apprécié. Cela vient peut-être du fait de la transmission à 2 rapports. En plus, comme sur de nombreuses voitures électriques, nous avons différents modes de régénération via le levier de transmission. Si nous avons un mode normal qui ressemble un peu à un frein moteur classique, nous avons aussi un mode plus fort qui nous permet d'arriver pratiquement jusqu'à l'arrêt. Si en ville et sur les petites routes à faible vitesse, nous avons apprécié la bonne insonorisation, nous percevions un bruit de roulement à vitesse maxi autorisée sur les autoroutes. Et ce sont les places arrière qui en sont le plus affectées.







CONSOMMATION ET PRIX DE NOTRE MERCEDES CLA+ AMG Line de 200 kW :

Cette belle limousine de 2 tonnes n'a consommé, en moyenne, que **17,4 kWh/100 km** avec des pointes à un peu plus de 20 kWh/100 km. Ce qui est très raisonnable. La **recharge sur les petites bornes** bruxelloises de **7,4 kW** nous a permis de récupérer **50% en 3,5h**, tandis que sur **bornes rapides** on peut recharger de **20 à 80% en 22 minutes** sur chargeur de 150 kW. Au niveau du prix notre **MERCEDES CLA+ AMG Line** valait **63.283 Euros**. Bien sûr, il y avait quelques options :

- Peinture Noir cosmos métallisée : 00 E
- Cuir noir : 1.634 E
- Airbags latéraux à l'arrière : 151 E
- Insert décoratif en alu brossé clair : 121 E
- Câble de charge pour prise domestique : 290 E
- Pack Assistance à la conduite Plus : 1.815 E

- Pack stationnement avec caméra 360° : 605 E
- Pack Night : 333 E
- Pack hiver : 315 E
- Pack Premium Plus avec serv. Connectés: 2.057 E
- Jantes alliage AMG 19 pouces, 5 branches: 726 E
- MBUX Augmented Reality pour navigation : 508 E

Total des options : 8.555 E.

Notre MERCEDES CLA 250+ AMG Line valait, donc : 71.838 E







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	1 526,82€	1 526,82€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	243,41€	243,41€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen