



La motorisation 180d est parfaitement cohérente avec une utilisation familiale.

Photos: Ignace de Witte

Mercedes Classe A

Elle chamboule le « game »

Nous avons roulé en ville, sur la route des Tamarins et un peu dans les hauts avec cette nouvelle Classe A qui est, faut-il le rappeler, une traction avant. Franchement : elle apporte tout ce qu'une Mercedes peut apporter. Au point de se demander pourquoi monter en gamme.

Essai réalisé par Ignace de Witte - ignacedewitte@ecoaustral.com

Audi, BMW et Mercedes proposent des produits différents mais comparables. Rares sont les clients qui ne font pas le tour des trois concessions avant de se décider. Le choix devient difficile car les trois marques allemandes ont

réalisé de gros investissements sur ce segment qui concerne une clientèle jeune, qu'il est intéressant de capter et fidéliser pour garantir l'avenir de la marque. On les appelle « primo-accédants ».

La nouvelle Classe A mise

sur son contenu technologique, avec en premier lieu ce nouveau style de tableau de bord qui est maintenant décliné sur presque toute la gamme. Il réunit en un seul bloc les compteurs et l'écran multifonctions central, de sorte

à former une immense tablette numérique qui semble posée sur la planche de bord.

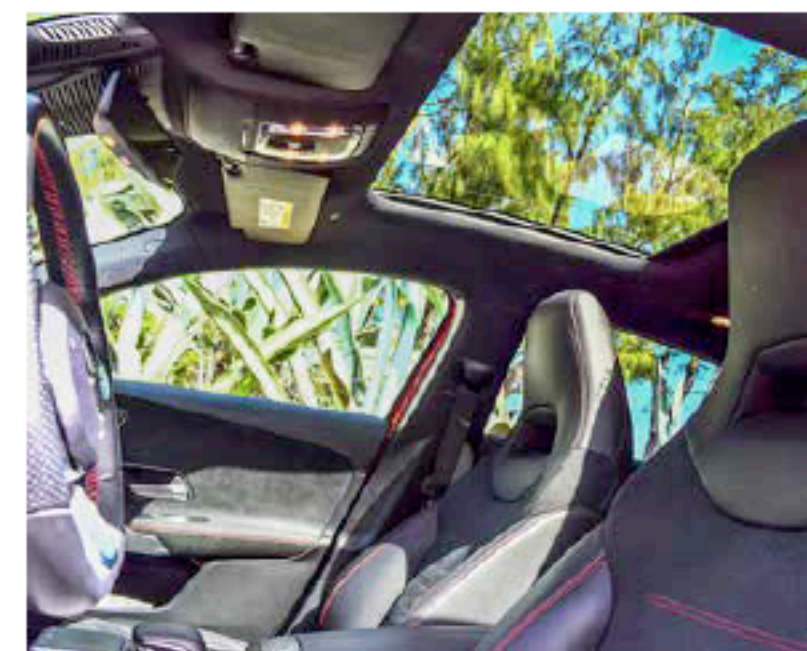
La Classe A avait changé radicalement en 2012, passant du segment des petites citadines au segment supérieur. Pas de bou-

leverement cette-fois-ci, juste quelques améliorations. L'évolution est plus remarquable au niveau de l'équipement : la Classe A bénéficie maintenant d'équipements de série qui étaient auparavant en option (ou sur les modèles supérieurs), ce qui correspond à une tendance forte. Les clients préfèrent une voiture plus compacte avec beaucoup d'équipements plutôt qu'une plus grande voiture « dénudée ».

Cette politique de Mercedes chamboule un peu le « game ». Les clients doivent utiliser une machine à calculer pour comparer « à équipement égal » car on sait que chez les Allemands, les options sont chères ! Et la décision finale se prend généralement après un essai routier.

En ville, le petit gabarit de la Classe A permet de se garer facilement, surtout qu'on est très bien aidé par les caméras et le « bird view ». Sur quatre voies, son moteur a suffisamment d'allonge pour grimper rapidement à la vitesse maximum autorisée à La Réunion (110 km/h). Sur les petites routes des hauts, son poids raisonnable (1 375 kg), son couple important (même sur la petite 180d de notre essai) et la boîte de vitesses parfaitement étagée gèrent parfaitement la situation.

La motorisation 180d est parfaitement cohérente avec une utilisation familiale. Ceux qui veulent des performances plus élevées ne se contenteront pas du « pack AMG » qui est strictement esthétique, mais opteront pour une vraie Classe A sauce AMG et ils auront même le choix entre deux versions : A35 et A45.



Elle apporte tout ce qu'une Mercedes peut apporter, au point de se demander pourquoi monter en gamme.



Elle bénéficie maintenant d'équipements de série qui étaient auparavant en option (ou sur les modèles supérieurs), ce qui correspond à une tendance forte.



La nouvelle Classe A mise sur son contenu technologique.

Sur les petites routes des hauts, son poids raisonnable (1 375 kg), son couple important (même sur la petite 180d de notre essai) et la boîte de vitesses parfaitement étagée gèrent parfaitement la situation.

