



Mercedes-Benz



Les nouvelles Mercedes-AMG A 45 4MATIC+ et CLA 45 4

Communiqué de
presse

Les supersportives de la gamme compacte

04 juillet 2019

Affalterbach. Des performances exceptionnelles alliées à un dynamisme inédit et à un design expressif, tel est le profil des nouvelles Mercedes-AMG A 45 4MATIC+/ A 45 S 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte : 8,4-8,3 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 192-189 g/km)¹ et CLA 45 4MATIC+/ CLA 45 S 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte : 8,3-8,1 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 189-185 g/km)¹, des sportives compactes qui confirment leur ambition de leader dans leur segment respectif. Elles poursuivent sans transition sur la voie empruntée par leurs illustres devancières et établissent une multitude de nouvelles références. Disponible en deux versions de puissance et de couple, le moteur de 2,0 litres de conception entièrement nouvelle est le plus puissant moteur turbo quatre cylindres produit en grande série au monde. Avec ses 285 kW (387 ch), le modèle de base est déjà plus puissant que son prédécesseur. Délivrant 310 kW (421 ch), la version S évolue dans une catégorie nettement supérieure. La nouvelle boîte de vitesses 8 rapports à double embrayage 8G SPEEDSHIFT DCT AMG assure une transmission parfaite de la force motrice dans toutes les situations de conduite en quelques millisecondes. La transmission intégrale active Performance AMG 4MATIC+ entièrement variable répartit la force à l'essieu arrière roue par roue via AMG TORQUE CONTROL – pour une traction optimale et le spectaculaire mode dérapage (Drift). Ces performances sont obtenues grâce à un nouveau différentiel arrière disposant de deux embrayages multidisques – un pour chaque roue arrière.

¹ Valeurs calculées selon la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

Avec ses nouvelles sportives compactes, Mercedes-AMG illustre une fois de plus toute l'étendue de ses compétences de développement. « Nous sommes repartis de zéro pour concevoir nos modèles 45. Tout est nouveau : le moteur, la boîte de vitesses, le train de roulement, la chaîne cinématique sophistiquée, sans oublier la structure de la carrosserie et bien sûr le design. Tout cela n'a qu'un seul objectif : porter le dynamisme et la sportivité à un niveau inédit jusqu'ici dans la catégorie des compactes. Avec cette sportive compacte, qui atteint des records de dynamisme et de performance, nous soulignons l'importance de ce segment pour notre stratégie de croissance », explique Tobias Moers, à la tête de Mercedes-AMG GmbH.

Design extérieur : appartenance à la famille AMG encore plus marquée

Les nouveaux modèles Mercedes-AMG A 45 4MATIC+ et CLA 45 4MATIC+ affichent une allure encore plus expressive que leurs prédécesseurs.

L'extérieur garantit un plaisir de conduire à l'état pur avant même les premiers tours de roues. Pour la première fois, la gamme compacte arbore également la grille de calandre spécifique AMG avec des contours plus larges dans le bas et douze lamelles verticales évoquant clairement son appartenance à la famille Performance AMG. Dans le même temps, le profil de type « Shark Nose » (nez de requin) marqué, les projecteurs effilés aux contours incisifs et le capot plat aux lignes aérodynamiques surmonté de bossages abaissent visuellement la partie avant et lui confèrent une allure extrêmement dynamique.

Les ailes avant plus larges avec passages de roues saillants contribuent également à cette forte présence. Elles créent l'espace nécessaire à l'essieu avant plus large et soulignent sa silhouette athlétique. Le caractère musclé est encore plus saisissant sur

l'A 45 4MATIC+ que sur le CLA 45 4MATIC+ dans la mesure où le CLA est déjà doté d'une voie plus large à l'essieu avant permettant de réduire les dimensions des élargisseurs d'ailes.

Des détails faisant office de caractéristiques distinctives

La différenciation concerne également la jupe avant. Sur le modèle A 45 4MATIC+, elle présente la forme d'une aile de jet. Les lamelles horizontales ornant les prises d'air extérieures et la prise d'air inférieure effilée soulignent l'effet de largeur. Le CLA 45 4MATIC+ affiche un design encore plus expressif avec ses prises d'air extérieures en forme de buses qui révèlent son lien de parenté étroit avec l'AMG GT Coupé 4 portes. Le splitter avant ouvre sur les

coussins d'air latéraux placés devant les roues avant afin d'optimiser le flux d'air et par là les performances aérodynamiques, ainsi que la valeur du C_x .

En vue de profil, les protections de bas de caisse AMG plus larges abaissent visuellement ces concentrés de puissance compacts de manière à ce qu'ils paraissent campés encore plus bas sur la chaussée. En liaison avec le Pack Chrome argenté, les inserts sont chromés argentés, avec le Pack Nuit AMG, ils sont en finition noir brillant. Positionnés sur les portes, les rétroviseurs extérieurs évoquent le look des coupés et des sportives Mercedes-AMG. Ils maximisent la sportivité du véhicule tout en améliorant son aérodynamisme.

Les variantes de base sont équipées de série de jantes alliage 18 pouces 8,5 J x 18 à 10 branches, en finition gris tantale, optimisées en termes d'aérodynamisme et chaussées de pneus au format 245/40 R 18.

Les modèles S sont dotés de jantes alliage 19 pouces à 5 doubles branches - de 8,5 pouces de large sur le modèle A 45 S 4MATIC+ et 9 pouces sur le CLA 45 S 4MATIC+. Les séduisantes jantes alu sont optimisées en termes d'aérodynamisme, peintes en gris tantale/naturel brillant et chaussées de pneus au format 245/35 R 19 ou 255/35 R 19 (CLA 45). Le système de freinage AMG haute performance dispose sur les modèles de base d'étriers de frein peints en gris avec inscription AMG blanche. Les versions S sont également reconnaissables à leurs étriers 6 pistons surdimensionnés et peints en rouge, avec inscription AMG noire.

Doubles sorties rondes pour le modèle compact Performance

La partie arrière se distingue par deux doubles sorties d'échappement rondes (82 mm de diamètre) et une large jupe arrière. Les modèles S se différencient par des sorties d'échappement plus imposantes de 90 mm de diamètre, à surface intérieure cannelée, et dotées d'inscriptions AMG. L'effet de largeur dégagé par l'arrière est encore accentué par les feux arrière effilés et divisés en deux. Le diffuseur avec ses deux doubles lamelles verticales contribue à des performances aérodynamiques accrues (CLA 45 : quatre lamelles individuelles). Prolongé vers l'avant au centre du véhicule, il peut offrir une efficacité accrue. Le déflecteur arrière dans le ton carrosserie placé sur le déflecteur de toit ou le couvercle arrière (CLA 45) parachève avec brio la poupe.

Les principaux éléments extérieurs en option :

- Pack Aérodynamique AMG pour un équilibre aérodynamique optimisé, entre autres avec splitter avant modifié et ailettes supplémentaires sur la jupe avant, lame déflectrice supplémentaire, déflecteurs latéraux sur la jupe arrière et aileron arrière (A 45) ou déflecteur surdimensionné (CLA 45) en finition noir brillant. Les mesures relèvent la pression d'appui et donc aussi la stabilité de marche sur la plage limite
- Jantes alliage 19 pouces à 5 doubles branches, optimisées en termes d'aérodynamisme, en finition gris tantale ou noir mat avec rebord brillant
- Jantes forgées 19 pouces à branches en Y, en finition gris titane et surface brillante ou noir mat et rebord brillant avec écrou de roue central en aluminium
- Pack Nuit AMG avec éléments de design noir brillant tels qu'un splitter avant ou des inserts sur les protections de bas de caisse, ainsi que des sorties d'échappement en finition noire chromée
- Pack Chrome argenté avec splitter avant et inserts sur les protections de bas de caisse chromées argentées

Caisse nue : nettement renforcée

Les développeurs AMG ont nettement renforcé la caisse nue qui constitue la base d'un comportement directionnel précis et de la stabilité de trajectoire et de voie, y compris en cas d'utilisation forcée. Une plaque en aluminium léger vissée sous le moteur, appelée « panneau de poussée », accroît la résistance à la torsion de la partie avant. S'y ajoutent une barre de renfort entre les jambes de suspension avant et des « shotguns » en forme de pistolet, à savoir des tôles de renfort supplémentaires qui relient les longerons aux montants A et minimisent ainsi les mouvements de la partie avant. Les barres diagonales avant et arrière ajoutées au niveau du soubassement accroissent encore la rigidité. L'ensemble du train de roulement répond ainsi avec une extrême précision, y compris dans les situations limites, et fournit un feed-back clairement défini au conducteur – avec un vrillage nettement réduit du véhicule autour de l'axe longitudinal et transversal, des mouvements de roulis et de tangage limités dans les virages et en cas d'alternance de charge.

Moteur : nouveau turbo quatre cylindres ultra puissant

Avec jusqu'à 310 kW (421 ch) de puissance, le tout nouveau moteur de 2,0 litres M est le plus puissant moteur turbo à quatre cylindres au monde fabriqué en grande série. Mercedes-AMG obtient ainsi un gain de puissance de 30 kW (40 ch) par rapport au modèle précédent. Le couple maximal a aussi augmenté de 475 à 500 Newton-mètres. Avec une puissance au litre de jusqu'à 155 kW (211 ch), le nouveau moteur turbo hautes performances de Mercedes-AMG double de nombreux moteurs de sportives d'exception renommées. Le nouveau moteur est fabriqué à Affalterbach selon le principe « One Man, One Engine » sur une ligne de production novatrice.

Le quatre cylindres offre une propulsion agile sur les modèles 45 dans deux versions de puissance : 310 kW (421 ch) comme modèle S et 285 kW (387 ch) dans la version de base. Cette logique d'offre a déjà fait ses preuves avec les modèles Performance AMG à moteur V8. Elle répond encore mieux aux attentes individuelles des clients. Le sprint de 0 à 100 km/h est effectué par les nouvelles sportives compactes en un temps record : le modèle A 45 S 4MATIC+ l'accomplit en seulement 3,9 secondes (CLA 45 S 4MATIC+ : 4,0 secondes), le modèle de base A 45 4MATIC+ ne met pas plus de 4,0 secondes (CLA 45 4MATIC+ en 4,1 secondes). Sur les modèles de base, la vitesse maxi est bridée à 250 km/h. Les modèles S peuvent atteindre une vitesse de pointe de 270 km/h départ usine. Avec le Driver's Package AMG en option, la vitesse maxi peut aussi être relevée à 270 km/h.

Outre ses performances, le nouveau moteur séduit également par sa spontanéité, qui garantit une agilité optimale grâce au réglage du couple (« Torque shaping ») : la valeur maximale de 500 Nm (480 Nm dans les versions de base) est disponible sur la plage allant de 5 000 à 5 250 tr/min (4 750-5 000 tr/min dans les versions de base). Cette conception a permis aux ingénieurs AMG d'obtenir un développement de puissance digne d'un moteur atmosphérique. Les développeurs ont ainsi pu réaliser une courbe de couple dynamique ascendante dans la plage de régime inférieure, au profit d'une meilleure réactivité aux coups d'accélérateur. Le couple croissant dans les régimes élevés améliore la nervosité du moteur. Le couple maximal (jusqu'à 7 200 tr/min) souligne en outre le goût de la compétition des véhicules.

Le nouveau moteur se distingue par une multitude de détails intelligents. Contrairement au quatre cylindres des modèles 35, également monté transversalement, ou au modèle précédent, le nouveau moteur Mercedes-AMG est tourné de 180 degrés autour de son axe vertical. Concrètement, le turbocompresseur et le collecteur d'échappement, vus dans le sens de la marche, sont placés à l'arrière, sur le côté de la paroi de séparation de l'habitacle. Le système d'admission, par conséquent, est placé à l'avant. Cette conception permet un design plat et donc avantageux du point de vue aérodynamique. Cette nouvelle disposition a en outre permis d'améliorer considérablement le guidage d'air en réduisant les distances et les coudes - aussi bien côté admission que côté échappement.

Turbocompresseur : paliers à roulement pour des frottements mécaniques réduits

Le turbocompresseur twin-scroll allie une réponse optimale à bas régimes et un gain de puissance conséquent à régimes élevés. Pour ce faire, le carter de turbine est divisé en deux canaux d'écoulement parallèles. Cette configuration, associée aux deux canaux du collecteur d'échappement, permet de diriger séparément les gaz vers la roue de la turbine. L'objectif est d'éviter une influence mutuelle négative des différents cylindres lors de l'alternance de charge et d'améliorer le balayage des gaz. Résultat : un temps de réponse très rapide et un couple plus élevé même à faible régime.

L'arbre de la roue de compresseur et de turbine est en outre pour la première fois monté sur des paliers à roulement - comme dans la version la plus puissante du moteur V8 AMG 4,0 litres de l'AMG GT 4 portes Coupé. Le montage sur roulement permet de réduire au minimum les frottements mécaniques dans le turbocompresseur. Le compresseur répond de manière encore plus spontanée et monte plus rapidement en régime - jusqu'à maximum 169 000 tr/min.

Pression de suralimentation : régulation électronique pour une réponse optimisée

Avec une pression de suralimentation maximale de 2,1 bars, le moteur quatre cylindres turbo de 2,0 litres se positionne également en tête dans cette discipline. La wastegate (soupape by-pass des gaz d'échappement) à commande

électronique régule la pression de suralimentation de manière encore plus précise et flexible et optimise le temps de réponse, notamment lors des accélérations en charge partielle. Elle tient compte d'une multitude de paramètres. Les principaux signaux d'entrée du calculateur de la régulation par soupape by-pass sont la pression de suralimentation, la position du papillon des gaz et la tendance au cliquetis. Parmi les signaux de correction, on compte la température d'air d'admission, la température du moteur, le régime et la pression de l'air environnant. Elle permet également d'augmenter brièvement la pression de suralimentation à l'accélération (Overboost).

Le turbocompresseur est refroidi à l'huile, à l'eau et à l'air frais. L'air est dirigé de la calandre au compresseur via le cache moteur, qui est conçu comme un élément de guidage d'air, et les canaux situés sous le capot moteur. Ce concept repose sur les principes et les enseignements du refroidissement des turbocompresseurs internes des actuels moteurs V8 AMG de 4,0 litres, à commencer par l'AMG GT de 2014. Le carter de turbine est en outre intégralement isolé.

Bloc-cylindres : en aluminium intégral pour d'excellentes propriétés

Le bloc-cylindres en aluminium intégral est fabriqué selon un procédé de moulage en coquille et se distingue par ses excellentes propriétés matérielles. L'aluminium liquide est versé dans le moule permanent (coquille) sous l'effet de la pesanteur. La coquille refroidie à l'eau assure un refroidissement et une prise rapides de la matière grâce à sa bonne conductibilité thermique. Il en résulte une structure dense et à grain fin, qui garantit une très haute résistance mécanique. Des noyaux en sable permettent d'obtenir des géométries internes complexes.

La construction Closed-Deck – empruntée au sport mécanique - garantit une rigidité extrême pour un faible poids et permet des pressions de combustion de pointe pouvant atteindre 160 bars. Les zones autour des cylindres sont majoritairement fermées, et la plaque de recouvrement est uniquement traversée par de petits canaux pour le liquide de refroidissement et l'huile moteur. L'embellage, avec vilebrequin en acier léger forgé et piston forgé en aluminium avec segments optimisés, allie de faibles frottements et une grande solidité. Le régime moteur maximum est de 7 200 tr/min, la puissance maximum est atteinte à 6 750 tr/min. Le carter d'huile est doté de déflecteurs. Ainsi, il reste toujours suffisamment d'huile moteur pour la lubrification, y compris lors des fortes accélérations transversales.

Afin de réduire le coefficient de friction entre le piston et le cylindre, les surfaces des cylindres sont revêtues avec la technologie brevetée NANOSLIDE. Cela leur confère un fini poli garantissant des frottements minimaux et les rend deux fois plus dures que les chemises en fonte grise, et donc beaucoup plus résistantes. La technologie NANOSLIDE a été mise au point par Daimler AG et est protégée par plus de 90 familles de brevets et plus de 40 brevets. Ce revêtement a été utilisé pour la première fois dans le moteur V8 AMG M 156. Il améliore depuis de nombreuses années d'autres moteurs AMG et on le trouve également dans le moteur de Formule 1 de Mercedes AMG Petronas Motorsport.

Soupapes d'échappement : surdimensionnées pour un balayage des gaz plus rapide

Au niveau de la culasse, les soupapes d'échappement ont pu être nettement agrandies par rapport au moteur précédent grâce à la nouvelle position légèrement coudée des injecteurs et des bougies. Les sections d'échappement élargies permettent aux gaz d'échappement de ressortir de la chambre de combustion sans aucune perte et réduisent l'effort global d'expulsion du piston.

Deux arbres à cames en tête gèrent les 16 soupapes via des culbuteurs à rouleau allégés. Le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement garantit de très bonnes réactions et optimise le balayage des gaz, quelles que soient les conditions de fonctionnement. S'y ajoute la distribution variable CAMTRONIC côté échappement, avec deux cames par soupape. Les cames possèdent différentes géométries : elles peuvent ouvrir les soupapes d'échappement brièvement ou longuement, selon leur position, qui varie en fonction de la situation de conduite – pour des réactions encore plus spontanées à bas régime, une conduite confortable et basse consommation dans les plages de régime moyen et un déploiement de puissance maximal à régime élevé.

La suralimentation par turbocompresseur et l'injection directe à jet dirigé garantissent non seulement des performances élevées, mais augmentent également le rendement thermodynamique et réduisent ainsi la consommation de carburant et les émissions polluantes.

Le nouveau quatre cylindres hautes performances est doté pour la première fois d'une injection directe biétagée. Dans le premier niveau, des injecteurs piézoélectriques particulièrement rapides et précis injectent le carburant dans les chambres de combustion avec une pression de jusqu'à 200 bars. Cette opération est répétée plusieurs fois, en fonction des signaux envoyés par la gestion moteur.

Dans le deuxième niveau, ce processus est complété par une injection dans le canal d'admission avec des électrovannes. Cette injection permet d'atteindre la puissance spécifique du moteur. L'alimentation en carburant à commande électronique fonctionne avec une pression de 6,7 bars.

Refroidissement : système sophistiqué pour le moteur, le turbocompresseur et l'air de suralimentation

La puissance élevée requiert un système de refroidissement sophistiqué. Celui-ci est conçu de manière à ce que la culasse et le bloc-cylindres puissent être refroidis à des températures différentes. Cette mesure novatrice permet de refroidir la culasse pour obtenir une puissance maximale au point d'allumage efficient et un bloc-cylindres chaud pour réduire les frottements internes au moteur.

Une pompe à eau mécanique assure le refroidissement de la culasse ; le refroidissement du bloc-cylindres est confié à une deuxième pompe à eau à entraînement électrique. Après un démarrage à froid, cette pompe reste passive jusqu'à ce que le moteur soit à température de service. Elle est régulée par le calculateur moteur de manière à ce que le bloc-cylindres soit toujours refroidi en fonction des besoins.

La pompe peut également être enclenchée ou désactivée en fonction des besoins lorsque la puissance est moindre, ou à bas régimes. La pompe à eau électrique garantit en outre la puissance maximale du moteur et une dissipation optimale de la chaleur sur toute la plage de régime. Elle protège

également le moteur contre les surchauffes au ralenti en présence de températures extérieures très élevées.

Le moteur possède en outre une gestion de la température de l'huile qui pilote la mise en température et régule la température de l'huile moteur de manière flexible. Le moteur parvient ainsi plus vite à la température de service, ce qui réduit les frottements et l'usure. Autre conséquence optimale pour l'environnement : la consommation de carburant et les émissions lors des démarrages à froid s'en trouvent également réduites.

Un radiateur additionnel intégré au passage de roue complète le grand élément situé à l'avant du module principal. S'y ajoute un circuit basse température pour le refroidissement d'air de suralimentation par air et par eau. De cette manière, l'air de suralimentation fortement comprimé est parfaitement refroidi et aide le moteur à déployer sa puissance maximale. Par ailleurs, le débitmètre d'air est assisté sur le modèle S par la climatisation du véhicule. (condensateur avant le refroidisseur d'air de suralimentation).

Les fonctions telles que la gestion d'alternateur, la fonction Stop/Start ECO avec redémarrage rapide, le mode croisière et le filtre à particules essence font également partie du pack technologique du nouveau quatre cylindres AMG.

Fabrication dans la manufacture numérique et intelligente : « one man, one engine » (un homme, un moteur)

Le nouveau moteur est entièrement monté à la main. Il a été créé à cet effet, dans la manufacture de moteurs AMG du site d'Affalterbach, une nouvelle ligne de fabrication sur laquelle Mercedes-AMG, selon le concept Industrie 4.0, réinterprète le principe « One Man, One Engine » sur la base des derniers enseignements en matière d'ergonomie, de flux de marchandises, d'assurance-qualité, de durabilité et d'efficacité énergétique. Sur le chemin vers Industrie 4.0, la production AMG s'inscrit également dans la vision d'une production intelligente, qui se distingue par une flexibilité maximale, une grande transparence et une haute efficacité énergétique. Elle garantit et améliore la qualité des moteurs et des processus de production grâce à des technologies innovantes et numériques.

Boîte de vitesses à double embrayage SPEEDSHIFT DCT 8G AMG agile et spontanée

Page 11

Le caractère agile et dynamique est par ailleurs renforcé par la nouvelle boîte de vitesses 8 rapports à double embrayage SPEEDSHIFT DCT 8G AMG. Les démultiplications des différents rapports ont été définies pour que le conducteur bénéficie dans chaque plage de vitesse d'une réponse spontanée en accélération, de temps de passages courts et de régimes optimums lors des montées en rapport. Selon le programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG sélectionné, le conducteur se voit offrir un paramétrage de motorisation spécifique avec différentes courbes caractéristiques de pédale d'accélérateur et lois de passage.

Celui qui préfère passer lui-même les rapports peut opter pour le mode manuel dans tous programmes de conduite. Le passage temporaire en mode M s'effectue en un clin d'œil via les palettes de changement de rapports au volant.

La fonction RACE-START de série garantit une accélération foudroyante départ arrêté et une expérience riche en émotions. C'est également le cas pour la sonorité du moteur avec interruption partielle du contact lors des montées en régime et fonction de double débrayage automatique à la descente de rapports. L'efficacité n'est pas en reste : dans le programme de conduite « Comfort », la fonction Stop/Start ECO est activée ; la fonction « Croisière » peut être sélectionnée dans le programme « Individual ».

Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec TORQUE CONTROL AMG

La transmission intégrale entièrement variable de série contribue de manière essentielle à l'expérience de conduite extrêmement dynamique et complètement inédite proposée par ces modèles. La clé de ces sensations uniques : le système TORQUE CONTROL AMG dissimulé dans le nouveau différentiel arrière : celui-ci comprend deux embrayages multidisques à commande électronique reliés chacun à un arbre d'entraînement de l'essieu arrière. La force motrice peut ainsi être non seulement répartie en continu de manière variable entre les essieux avant et arrière, mais aussi roue par roue entre les roues gauche et droite. Elle peut ainsi être transmise de manière séparée aux deux roues arrière selon le programme de conduite et la situation de marche.

Pour une motricité toujours optimale, y compris dans des conditions de circulation difficiles et une conduite extrême dans les virages, notamment sur circuit. Cette solution sophistiquée permet par ailleurs d'opter pour le mode Drift (de série sur les modèles S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour les modèles de base) qui autorise un survirage performant (« Powerslide ») pour un plaisir de conduire encore accru. Le mode Drift peut être enclenché dans le programme de conduite « RACE », par l'intermédiaire des palettes de changement de rapports dans la mesure où l'ESP® est désactivé et que la boîte se trouve en mode manuel.

Régulation électromécanique : réactive et indépendante du régime

La régulation des couples d'entraînement aux essieux avant et arrière, ainsi qu'entre les deux roues arrière s'effectue de manière électromécanique. La répartition varie en fonction de la vitesse du véhicule, des accélérations transversale et longitudinale, de l'angle de braquage, de la différence de vitesse de rotation entre les roues, du rapport sélectionné et de la position de la pédale d'accélérateur.

La régulation électromécanique présente des avantages par rapport à un système électrohydraulique, notamment en ce qui concerne la dynamique de marche, dans la mesure où l'actionnement des lamelles s'effectue de manière réactive et indépendamment du régime sur toute la plage de réglage.

Le type de régulation de la transmission intégrale dépend du programme de conduite choisi ou du paramétrage d'AMG DYNAMICS. Dans les programmes « Basic » et « Advanced », le système 4MATIC figure dans le mode « Comfort ». Dans les programmes « Pro » et « Master » (de série sur les modèles S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour les modèles de base), le système 4MATIC s'enclenche dans le mode « Sport » - pour une agilité encore accrue et une plage limite relevée.

L'ESP® à 3 niveaux permet des angles de dérive plus élevés grâce aux stratégies de régulation personnalisées, en mode SPORT HANDLING MODE pour une conduite sportive avant que le système n'intervienne. Lors de l'inscription en virage, les modèles 45 réagissent de manière encore plus agile par des interventions de freinage sur la roue arrière intérieure à la courbe - selon le mode AMG DYNAMICS ou le programme de conduite sélectionné.

Train de roulement : composants spécifiques pour un comportement de marche encore plus dynamique

Avec ses éléments de suspension spécifiques et ses nouveaux amortisseurs sélectifs en fréquence, le nouveau train de roulement AMG constitue le critère de base de la tenue de cap régulière et du comportement très dynamique en virage pour une tendance réduite au roulis. Dans le même temps, le confort a été accru par rapport au modèle précédent. La dynamique longitudinale et la dynamique transversale sont parfaitement harmonisées. L'ensemble des composants de guidage des roues a été entièrement remanié pour atteindre une accélération transversale maximale plus élevée conjuguée à une maîtrise aisée sur la plage limite.

L'essieu avant est doté d'une suspension de type McPherson. Le guidage des roues est assuré de chaque côté par un bras transversal implanté en dessous de l'axe de la roue, une jambe de suspension et une barre d'accouplement. La géométrie d'essieu spécifique a été définie de façon à réduire au maximum les impacts de la transmission sur la direction, ce qui se traduit par un confort élevé et une grande agilité. Le nouveau bras transversal en aluminium contribue à réduire les masses non suspendues et favorise une réaction plus sensible de la suspension. Les étriers de frein à l'essieu avant sont vissés de manière radiale – une technologie issue du sport auto pour une stabilité accrue. Le berceau est rattaché de façon fixe et accentue encore la rigidité de la partie avant.

L'essieu arrière à 4 bras est aussi relié de façon fixe à la carrosserie par le biais d'un berceau pour une excellente résistance à la torsion. Il existe trois bras transversaux et longitudinaux et des paliers spécifiques par roue arrière. Cette conception assure un niveau de tenue de route et d'agilité exceptionnel.

Amortissement réglable adaptatif RIDE CONTROL AMG : avec trois modes

L'amortissement adaptatif RIDE CONTROL AMG (option) propose trois réglages différents pour le train de roulement, axés sur le confort ou à vocation sportive. Ce système fonctionne de manière 100 % automatique et adapte – selon la situation en présence – la force d'amortissement sur chacune des roues à l'état de la chaussée et aux conditions de marche. L'ajustement en continu s'opère en quelques millisecondes en fonction de caractéristiques d'amortissement étendues. Ainsi, confort de roulement et agilité élevés vont de pair.

Le système de freinage haute performance combine une bonne résistance au fading, des décélérations optimales et des distances de freinage réduites. A l'avant, on trouve des étriers fixes monoblocs à 4 pistons et des disques de 350 x 34 mm, tandis que l'essieu arrière est doté d'étriers à griffe à 1 piston et de disques de 330 x 22 mm. Les disques sont ventilés et perforés afin de mieux dissiper la chaleur et de limiter le phénomène de fading en utilisation extrême. Les étriers peints en gris arborent un monogramme AMG blanc.

Les modèles S et les modèles de base dotés du Pack DYNAMIC PLUS AMG (option) sont freinés par un système de freinage encore plus puissant équipé d'étriers fixes à 6 pistons et de disques de 360 x 36 mm à l'avant. Les étriers de frein sont alors peints en rouge et arborent le logo noir AMG.

Direction : avec crémaillère spécifique et démultiplication variable

La direction paramétrique sport à commande électromécanique asservie à la vitesse affiche un comportement direct en braquage qui favorise une conduite dynamique. Elle est dotée d'une crémaillère spécifique à démultiplication variable et se distingue par deux courbes caractéristiques : en fonction du programme de conduite sélectionné par le conducteur, elle offre des sensations de conduite plutôt sportives et fermes ou plutôt confortables. La fixation rigide sur le berceau intégral assure une liaison optimale de la direction à la carrosserie, gage d'une précision directionnelle accrue.

Système d'échappement AMG : avec volet d'échappement pour la modulation du son

Le système d'échappement dispose de série d'un volet d'échappement commandé automatiquement en fonction du régime et de la charge. Selon le programme de conduite sélectionné, il module la sonorité, de la variante équilibrée et discrète (dans les programmes Chaussée glissante, Confort et Sport) à une expérience émotionnelle et sportive (en mode Sport+).

Six programmes de conduite : un large éventail de réglages pour les caractéristiques du véhicule

Les six programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG « Chaussée glissante », « Comfort », « Sport », « Sport + », « Individual » et « RACE » (de série sur les modèles S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour les modèles de base) permettent un plus large étagement des caractéristiques du véhicule, du mode confortable au mode dynamique. De nombreux paramètres sont alors modifiés :

- Motorisation : courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur, temps de passage et moment du changement de rapport, sonorité et fonctions sonores en mode Reduced, Moderate, Sport ou Dynamic
- Boîte de vitesses : mode automatique ou manuel
- AMG DYNAMICS : fonctions de dynamisation telles que la régulation de la transmission intégrale, la gestion de la courbe caractéristique de la direction et les fonctionnalités ESP® supplémentaires Basic, Advanced, Pro ou Master (de série sur les modèles S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour les modèles de base)
- Système d'échappement : sonorité et fonctions sonores Balanced ou Powerful
- Train de roulement (avec train de roulement RIDE CONTROL AMG en option) : en mode Comfort, Sport, Sport+

Les différents programmes de conduite offrent une expérience de conduite personnalisée, adaptée avec précision à des conditions de marche et des souhaits clients très variés.

- « Chaussée glissante » : adaptation optimale à l'état glissant et verglacé de la chaussée, avec puissance réduite et courbe de couple aplatie. Des passages de vitesses adoucis et des montées en rapport plus précoces favorisent un mode de conduite axé sur la stabilité.
- « Comfort » : conduite axée sur le confort tout en optimisant la consommation de carburant, notamment en montant les rapports sans attendre. Réglage du train de roulement et de la direction privilégiant le confort. La fonction Start/Stop ECO est en outre activée.
- « Sport » : comportement à dominante sportive, caractérisé par une réaction plus spontanée aux mouvements de la pédale d'accélérateur, des temps de passage plus brefs, un rétrogradage plus précoce et des

sensations délibérément accentuées au passage des rapports grâce au double débrayage. Réglage plus dynamique du train de roulement et de la direction.

- « Sport + » : dominante sportive poussée à l'extrême, avec des accélérations plus vives, une sonorité renforcée au double débrayage, et des interventions ciblées sur le couple lors de la montée des rapports, avec désactivation de certains cylindres pour optimiser les temps de passage. Régime de ralenti plus élevé autorisant un démarrage plus rapide. Réglage du train de roulement, de la direction et de la chaîne cinématique encore plus dynamique.
- « RACE » : pour trajets ultra dynamiques sur circuits fermés. Dans ce programme, tout est paramétré pour des performances maximales.
- « Individual » : permet de sélectionner à sa guise certains paramètres et de les mémoriser. Les réglages « Reduced » et « Moderate » de la transmission proposent en outre le mode croisière.

AMG DYNAMICS : surcroît d'agilité et stabilité élevée

Les nouveaux modèles 45 disposent d'AMG DYNAMICS dans le cadre des programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG. Cette régulation du comportement dynamique intégrée élargit les fonctions de stabilisation de l'ESP® à des interventions dynamisantes dans la régulation de la transmission intégrale, la courbe caractéristique de la direction et les fonctions supplémentaires de l'ESP®. En conduite dynamique dans les virages, une brève intervention de freinage sur la roue arrière située à l'intérieur de la courbe permet d'appliquer un couple de lacet défini sur l'axe vertical pour une inscription spontanée et précise en virage.

Le choix s'étend du mode axé sur une sécurité maximale à un programme hautement dynamique. Le nouveau symbole DYNAMICS AMG avec l'extension correspondante s'affiche sur l'écran multimédia à la sélection des programmes de conduite.

- « Basic » est réservé aux programmes de conduite « Chaussée glissante » et « Comfort ». Les sportives compactes affichent dans ce mode un comportement de marche très stable avec nette atténuation des mouvements de lacet.

- « Advanced » est activé dans le programme « Sport ». Les modèles 45 offrent un comportement de marche équilibré et neutre. Les mouvements d'embardeé atténués, l'effort de braquage moindre et l'agilité accrue favorisent les manœuvres dynamiques comme lors de la conduite sur des routes secondaires sinueuses.
- « Pro » (abréviation de « Professionnel ») est rattaché au programme « Sport+ ». « Pro » fournit au conducteur une assistance encore accrue lors des manœuvres dynamiques ; l'agilité et la précision en virage s'en trouvent encore renforcées.
- Le programme de conduite « Master » est couplé au programme « RACE » (de série sur les modèles, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour les modèles de base). Le mode « Master » s'adresse aux conducteurs qui souhaitent goûter à un dynamisme et un plaisir de conduire maximal sur circuits fermés. « Master » offre un réglage véhicule légèrement survirant, un effort de braquage réduit et une agilité accrue de la direction. « Master » garantit ainsi une agilité maximale et met idéalement en valeur le potentiel dynamique du véhicule. Pour accéder au mode « Master », le conducteur doit régler l'ESP® en activant le mode de pilotage ESP® SPORT ou ESP® OFF via une touche séparée située sur la console centrale.

Dans le programme de conduite « Individual », le conducteur peut paramétrer lui-même les niveaux DYNAMICS AMG « Basic », « Advanced », « Pro » et « Master ».

Intérieur : un lien étroit entre l'homme et la machine

Avec son équipement sport et le système d'info-divertissement MBUX, l'intérieur haut de gamme crée un lien étroit et personnalisé entre l'homme et la machine. Conducteur et passager avant trouveront une position d'assise active avec maintien latéral ferme sur des sièges sport aux contours très marqués. La garniture proposée de série dans la combinaison similicuir ARTICO et microfibre DINAMICA noire est intemporelle et ajoute une touche de raffinement avec ses doubles surpiqûres rouges spécifiques à AMG. Elle est parfaitement assortie aux ceintures de sécurité designo rouges et à l'insert décoratif de la planche de bord en microfibre DINAMICA noire avec bordure rouge. Et les buses de ventilation chromées sont également cerclées de rouge. En alternative, le client peut opter pour une garniture en similicuir ARTICO

gris neva/noir avec double surpiqûre gris moyen et insert décoratif en aluminium clair à stries longitudinales.

Modèles S : les touches jaunes soulignent le caractère sportif du véhicule inspiré des modèles de course

Les A 45 S et CLA 45 S vont encore plus loin : les touches jaunes sont disséminées dans l'habitacle et soulignent le caractère sportif inspiré des circuits des modèles plus puissants. La dotation de série comprend en outre le volant Performance AMG en cuir Nappa/microfibre DINAMICA avec surpiqûre contrastée jaune, repère 12 h jaune, touches sur le volant AMG et logo AMG, ainsi qu'un éclairage d'ambiance.

La console centrale en finition noir brillant avec pavé tactile de série est complétée sur tous les modèles par un autre élément de commande avec contacteurs supplémentaires pour le pilotage de l'ESP® à 3 niveaux, du mode manuel de la boîte de vitesses et de l'amortissement réglable adaptatif RIDE CONTROL AMG (option). La console centrale est agrémentée d'un cadre chromé argenté en liaison avec le Pack Cuir (option).

L'atmosphère AMG sport caractéristique est en outre soulignée par le pédalier sport en acier inoxydable brossé avec picots en caoutchouc, tapis de sol noirs avec inscription AMG et liseré en finition nubuk, ciel de pavillon en tissu noir et baguettes de seuil AMG en acier inoxydable brossé à l'avant avec inscription « AMG ».

Système d'info-divertissement MBUX : avec affichages AMG spécifiques

Le design sport rehaussé de détails raffinés englobe également le système d'info-divertissement MBUX et son concept de commande et d'affichage novateur. Il crée un lien plus étroit entre le véhicule, son conducteur et ses passagers. Sa présentation séduisante contribue à la bonne compréhension des commandes et charme l'œil par un graphisme 3D haute définition. Protégés par un verre commun, les deux écrans se fondent dans un poste de conduite Widescreen pour devenir l'élément central qui souligne l'horizontalité du design intérieur.

Le combiné d'instruments propose trois styles d'affichage AMG : Classique, Sport et Supersport. Le mode « Supersport » est particulièrement impressionnant : en position centrale, il affiche un compte-tours rond flanqué à

droite et à gauche de barreaux qui fournissent des informations supplémentaires : elles s'incrémentent dans une perspective tridimensionnelle dans le fond de l'écran, créant l'illusion d'un horizon.

Via le menu AMG, le conducteur peut accéder aux différents affichages spéciaux :

- Affichage de rapport - avec symbole « M » en mode manuel
- Menu Mise à température - Température de l'huile moteur et de boîte de vitesses
- Menu Réglage - Réglages DYNAMIC SELECT AMG
- Accéléromètre - Forces d'accélération longitudinales et transversales
- Race Timer - Chronomètre, temps au tour et au secteur
- Données moteur - Puissance et couple, température de l'huile moteur et de boîte de vitesses

L'écran multimédia tactile souligne lui aussi le caractère dynamique du modèle. Il intègre des affichages spécifiques AMG tels que la visualisation des programmes de conduite, l'enregistreur TRACK PACE AMG et des données télémétriques.

Le véhicule embarque évidemment la commande vocale révolutionnaire activée par la simple injonction « Hey Mercedes ». Grâce à l'intelligence artificielle, MBUX reconnaît et comprend quasiment toutes les phrases relatives aux domaines de l'info-divertissement et du pilotage du véhicule, même si elles sont exprimées de manière indirecte.

Volant Performance AMG avec touches de commande en option

Le volant sport multifonction en cuir Nappa avec méplat dans la partie inférieure, perforations dans la zone de préhension et surpiqûres contrastées rouges, jaunes ou noires selon la garniture, ainsi qu'un cache chromé argenté établit le lien idéal entre le conducteur et son véhicule. Les palettes de changement de rapport au volant galvanisées permettent de passer les rapports manuellement et contribuent à une conduite encore plus sportive.

L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et le régulateur de vitesse TEMPOMAT sont paramétrés via les commandes situées à gauche. Les blocs de commande droits regroupent l'activation de la commande vocale et du téléphone, ainsi que le réglage du volume, la sélection des titres et diverses autres fonctions du système d'info-divertissement.

Les modèles S sont dotés de série du volant Performance AMG en cuir Nappa/microfibre DINAMICA (option sur modèle de base). Les touches au volant AMG placées à portée de main (de série sur les modèles S, en option sur les variantes de base en liaison avec le volant Performance) permettent de piloter directement les programmes de conduite AMG et de commander d'autres fonctions AMG via le volant.

Equipements optionnels personnalisés : un lien encore plus intensif avec le conducteur

Grâce à leurs multiples options, les nouveaux modèles 45 peuvent être adaptés aux souhaits individuels des clients. Parmi celles-ci citons

- Pack Cuir et Pack Cuir AMG avec garniture bicolore, par exemple rouge classique/noir et planche de bord en similicuir ARTICO
- Volant Performance AMG en cuir Nappa
- Volant Performance AMG en cuir Nappa/microfibre DINAMICA (de série sur les modèles S)
- Volant Performance AMG en microfibre DINAMICA avec touches AMG
- Baguettes de seuil AMG en acier inoxydable brossé avec inscription « AMG » éclairées
- Pack Sièges Performance AMG
- Pack Sièges Performance AMG Advanced
- Pack Sièges Performance AMG haut de gamme
- Pack DYNAMIC PLUS AMG pour les modèles de base avec train de roulement RIDE CONTROL AMG, système de freinage haute performance AMG avec étriers fixes à 6 pistons peints en rouge et disques de 360 x 36 mm à l'essieu avant, touches au volant AMG, programme de conduite « RACE » et mode Drift

AMG TRACK PACE Enregistreur de données pour une utilisation sur circuits de course

L'ingénieur de course virtuel AMG TRACK PACE est disponible de série sur les modèles S en liaison avec la navigation par disque dur et l'écran média. Il est sinon proposé en option : Le logiciel est inclus dans le système d'info-divertissement MBUX. Lors de l'évolution sur circuit, il enregistre en permanence plus de 80 paramètres spécifiques au véhicule (vitesse, accélération, par exemple). S'y ajoutent l'affichage des temps au tour et pour certaines portions d'un circuit, ainsi que la différence par rapport au temps de référence. Certains éléments de l'affichage s'allument en vert ou en rouge ; le

conducteur peut ainsi percevoir immédiatement, sans lire de chiffres, s'il est plus rapide ou plus lent que le meilleur temps.

A l'issue de la séance de pilotage, le conducteur peut analyser ses performances en s'appuyant sur les données disponibles, ce qui lui permet de s'améliorer si nécessaire. Il est également possible de mesurer et de sauvegarder les valeurs d'accélération et de décélération (par exemple 0-100 km/h, ¼ mile, 100-0 km/h). TRACK PACE AMG utilise un nouvel algorithme pour déterminer avec le plus de précision possible la position du véhicule. Le système peut même détecter si la voiture quitte le circuit ou prend un chemin de traverse. Il exploite à cet effet les données GPS, complétées par les informations fournies par les capteurs embarqués (accélération, gyroscope, angle de braquage, vitesse de rotation des roues).

Les données s'affichent sur l'écran multimédia, le combiné d'instruments et l'affichage tête haute (option). Certains circuits connus, à l'instar du Nürburgring ou de Spa Francorchamps, sont déjà en mémoire. Le pilote peut également enregistrer ses propres circuits. Les cartes 2D commutables en 3D peuvent être actualisées en ligne.

De plus, la fonction de réalité augmentée de MBUX permet de projeter sur l'écran multimédia ou sur l'affichage tête haute (option) la trajectoire idéale d'un circuit mémorisé ; accompagné de cet instructeur virtuel, le conducteur peut ainsi améliorer ses temps au tour.

	Mercedes-AMG A 45 4MATIC+	Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+
Moteur	4 cylindres en ligne de 2,0 litres avec turbocompresseur twin-	4 cylindres en ligne de 2,0 litres avec turbocompresseur twin-
Cylindrée	1 991 cm ³	1 991 cm ³
Puissance maxi	285 kW (387 ch) à 6 500 tr/min	310 kW (421 ch) à 6 750 tr/min
Couple maxi	480 Nm de 4 750 à 5 000 tr/min	500 Nm de 5 000 à 5 250 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG entièrement variable avec TORQUE CONTROL AMG	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG entièrement variable avec TORQUE CONTROL AMG
Boîte de vitesses	Boîte de vitesses à double embrayage SPEEDSHIFT DCT 8G AMG	Boîte de vitesses à double embrayage SPEEDSHIFT DCT 8G AMG
Consommation en cycle mixte	8,4-8,3 l/100 km*	8,4-8,3 l/100 km*
Emissions de CO₂ en cycle mixte	192-189 g/km*	192-189 g/km*
Accélération de 0 à 100 km/h	4,0 s	3,9 s
Vitesse maximale	250 km/h**	270 km/h***

* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

** Bridage électronique, 270 km/h avec Driver's Package AMG ; *** Bridage électronique

	Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+	Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+
Moteur	4 cylindres en ligne de 2,0 litres avec turbocompresseur twin-	4 cylindres en ligne de 2,0 litres avec turbocompresseur twin-scroll
Cylindrée	1 991 cm ³	1 991 cm ³
Puissance maxi	285 kW (387 ch) à 6 500 tr/min	310 kW (421 ch) à 6 750 tr/min
Couple maxi	480 Nm de 4 750 à 5 000 tr/min	500 Nm de 5 000 à 5 250 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG entièrement variable avec TORQUE CONTROL AMG	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG entièrement variable avec TORQUE CONTROL AMG
Boîte de vitesses	Boîte de vitesses à double embrayage SPEEDSHIFT DCT 8G AMG	Boîte de vitesses à double embrayage SPEEDSHIFT DCT 8G AMG
Consommation en cycle mixte	8,2-8,1 l/100 km*	8,3-8,1 l/100 km*
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	188-185 g/km*	189-186 g/km*
Accélération de 0 à 100 km/h	4,1 s	4,0 s
Vitesse maximale	250 km/h**	270 km/h***

* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

** Bridage électronique, 270 km/h avec Driver's Package AMG ; *** Bridage électronique

Interlocuteurs :

Patrick Bossart, tél. : +41 (0)44 755 88 23, media_ch@daimler.com

Pour plus d'informations sur Mercedes-Benz, consultez les sites Internet : www.media.daimler.com, <https://media.mercedes-benz.com> et www.mercedes-benz.com