

Le nouveau Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake

Communiqué de  
presse

## Un athlète pour toutes les circonstances de vie

17 juillet 2019

Affalterbach/Schlieren. Émouvant, dynamique, individuel : avec le CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake et le CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake (consommation de carburant en cycle mixte 8,4-8,2 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte 191-188 g/km), <sup>1</sup>Mercedes-AMG présente de nouvelles voitures compactes qui associent une puissance maximale, une sportivité d'athlète et de nombreuses fonctionnalités. Le moteur turbo à 4 cylindres de 2,0 litres développe 285 kW (387 ch) ou 310 kW (421 ch), des performances encore jamais atteintes. L'association des performances extrêmement sportives (accélération de 0 à 100 km/h en 4,1/4,0 secondes) et de l'habitacle variable avec grand volume de chargement s'adresse à un groupe-cible jeune, qui mène une vie active et trépidante au travail et pendant ses loisirs.

Mercedes-AMG renouvelle continuellement son portefeuille de modèles. Tobias Moers, président du conseil d'administration de Mercedes-AMG GmbH : « Le nouveau CLA 45 Shooting Brake est déjà le troisième modèle de notre toute nouvelle gamme de voitures compactes hautes performances, qui prouve que nous avons une offre sur mesure pour toutes les demandes. La dynamique de marche et l'expérience de conduite sportive atteint niveau jamais envisageable dans la gamme compacte. Notre Shooting Brake affiche également une grande valeur pratique, qu'il exprime avec son design très moderne ».

La transmission intégrale active entièrement variable AMG Performance 4MATIC+ contribue de manière essentielle à l'expérience de conduite complètement inédite : pour la première fois, le système répartit la force entre les roues de l'essieu arrière via l'AMG TORQUE CONTROL. Conséquence :

---

<sup>1</sup> Valeurs calculées selon la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> 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.

selon la situation de conduite, la roue arrière droite et la roue arrière gauche bénéficient d'une force motrice dosée avec précision – au profit d'une traction optimale dans toutes les situations. S'y ajoute le spectaculaire mode Drift (de série pour le modèle S, inclus dans le pack AMG DYNAMIC PLUS optionnel pour le modèle de base), qui augmente encore le plaisir de conduite. Ces performances sont rendues possibles par un nouveau différentiel arrière, qui possède pour la première fois deux embrayages multidisques – qui s'ouvrent et se ferment extrêmement rapidement pour diriger la force vers chaque roue arrière.

### **Design extérieur athlétique et musculeux**

Le nouveau CLA 45 Shooting Brake suscite également l'émotion avec son design extérieur : un capot moteur allongé, un habitacle avec des lignes de vitres empruntées à un coupé, des épaules musclées au-dessus du passage des roues arrière et une partie arrière fluide qui présente clairement les gènes d'une voiture de sport. La calandre AMG avec ses lamelles verticales identifie clairement le Shooting Brake comme membre de la famille AMG Performance. Le « Shark Nose », les projecteurs minces et racés et le capot moteur plat et aérodynamique abaissent visuellement la partie avant.

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. Les entrées d'air extérieures en forme de diffuseur affichent une étroite parenté avec l'AMG GT 4 portes Coupé. 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  $C_x$ .

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 à quatre ailettes verticales contribue aux performances aérodynamiques. L'arête déflectrice dans le ton carrosserie sur le déflecteur de toit apporte la touche finale.

L'ouverture de chargement de 871 millimètres est nettement plus large que celle du modèle précédent (635 mm). De plus, le hayon peut être ouvert sans

contact avec EASY-PACK et HANDS-FREE ACCESS. Le coffre de 505 litres permet de transporter de nombreux équipements de loisir et de plein air.

### **Caisse nue renforcée**

Comme pour le coupé, 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.

### **Nouveau moteur turbo à quatre cylindres hautes performances**

Avec jusqu'à **310 kW** (421 ch) de puissance, le tout nouveau moteur Mercedes-AMG de 2,0 litres 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. Le nouveau moteur est fabriqué à Affalterbach selon le principe « One Man, One Engine » sur une ligne de production novatrice.

Le quatre cylindres garantit une traction extrêmement agile sur deux niveaux de puissance : **310 kW** (421 ch) comme modèle S et **285 kW** (387 ch) dans la version de base. Le sprint de 0 à 100 km/h est effectué par les nouvelles sportives compactes en un temps record : seulement 4,0 secondes pour le CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake, 4,1 secondes pour le modèle de base CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake. Sur le modèle de base, la vitesse maxi est bridée à 250 km/h. Le modèle S peut atteindre une vitesse de pointe de 270 km/h départ usine. Avec le Driver's Package AMG en option, la version de base atteint également les 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 Newton-mètres (480 Newton-mètres dans la version de base) est disponible sur la plage allant de 5 000 à

5 250 tr/min (4 750-5 000 tr/min dans la version de base). Cette conception a permis aux ingénieurs AMG d'obtenir un développement de puissance digne d'un moteur atmosphérique.

### **Moteur avec des détails intelligents**

Le nouveau moteur se distingue par une multitude de détails intelligents. Contrairement au quatre cylindres des modèles 35, également monté transversalement, 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.

Le turbocompresseur twin-scroll allie une réponse optimale à bas régimes et un gain de puissance conséquent à régimes élevés. L'arbre de la roue de compresseur et de turbine est pour la première fois monté sur palier à roulements, ce qui permet de réduire au maximum 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 à régulation électronique**

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.

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. Le carter de turbine est en outre intégralement isolé.

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 agrandies permettent aux gaz d'échappement de sortir de la chambre de combustion avec très peu de pertes.

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.

### **Injection d'essence à deux niveaux pour une performance optimale**

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.

### **Système de refroidissement 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

efficace 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.

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.

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**

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.

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.

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 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 le modèle S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour le modèle de base), le système 4MATIC s'enclenche dans le mode « Sport » - pour une agilité encore accrue et une plage limite relevée.

### **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.

### **Trois modes pour l'amortissement réglable adaptatif RIDE CONTROL AMG**

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.

### **Système de freinage hautes performances résistant**

Le système de freinage haute performance combine une bonne résistance au fading, des décélérations optimales et des distances de freinage réduites. A l'avant du modèle de base, 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.

Le modèle S et le modèle de base doté 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.

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.

## **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 le modèle S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour le modèle 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 et moment d'enclenchement dans les modes 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 le modèle S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour le modèle 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+

## **Surcroît d'agilité et stabilité élevée avec AMG DYNAMICS**

Le nouveau CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake dispose avec AMG DYNAMICS d'une nouvelle fonction dans le cadre des programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG. Cette régulation de l'agilité 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 le modèle S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour le modèle 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 ».

### **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.

### **Les touches jaunes soulignent le caractère sportif du véhicule inspiré des modèles de course**

Dans le modèle S, des 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), ainsi que du système d'échappement Performance AMG (option). La console centrale est agrémentée d'un cadre chromé argenté en liaison avec le Pack Cuir (option).

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.

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 AMG Performance avec touches de commande optionnelles**

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.

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.

	Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake	Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake
Moteur	4 cylindres en ligne de 2,0 litres avec turbocompresseur twin-scroll et paliers à roulement	4 cylindres en ligne de 2,0 litres avec turbocompresseur twin-scroll et paliers à roulement
Cylindrée	1 991 cm <sup>3</sup>	1 991 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	<b>285 kW</b> (387 ch) à 6 500 tr/min	<b>310 kW</b> (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	8,3-8,2 l/100 km*	8,4-8,2 l/100 km*
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	191-188 g/km*	191-188 g/km*
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>	E	D
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 « CO<sub>2</sub> 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, Head of Corporate Communications Mercedes-Benz Suisse,  
tél. : +41 (0)44 755 88 23, [media\\_ch@daimler.com](mailto:media_ch@daimler.com)

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