

Nuovo Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake

**Informazione
stampa**

Atleta modello in ogni circostanza

17 luglio 2019

Affalterbach/Schlieren. Emozionanti, sportive, particolari: con i modelli CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake e CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake (consumo di carburante combinato 8,4-8,2 l/100 km; emissioni di CO₂ combinate 191-188 g/km)¹, Mercedes-AMG presenta due nuove compatte vigorose, che coniugano la massima potenza con un comportamento su strada sportivo e una funzionalità a 360 gradi. I 285 kW (387 CV) o i 310 kW (421 CV) fanno del quattro cilindri turbo da 2,0 litri un motore più potente che mai. La combinazione di prestazioni di marcia estremamente sportive (accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,1/4,0 secondi) e di un abitacolo versatile con maggior spazio per i bagagli punta a un target giovane, che conduce una vita attiva e variegata sul piano professionale e privato.

Mercedes-AMG rinnova continuamente e a ritmo serrato la sua gamma di modelli: «Nuovo CLA 45 Shooting Brake è già il terzo modello della nostra nuova gamma di compatte ad alte prestazioni e dimostra che abbiamo una soluzione su misura per ogni desiderio. La dinamica di marcia e l'esperienza di guida sportiva raggiungono con quest'auto livelli che parevano impensabili nella categoria delle compatte. Inoltre, il nostro Shooting Brake è una vettura con un senso spiccato per la funzionalità e lo segnala con un design espressivo che è una forte dichiarazione di stile», dichiara Tobias Moers, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Mercedes-AMG GmbH.

Una novità, che contribuisce in larga misura a rendere incomparabile l'esperienza di guida, è la trazione integrale attiva e completamente variabile

¹ I valori indicati sono stati rilevati con le tecniche di misurazione prescritte. Si tratta dei valori di CO₂ determinati con procedura NEDC ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati.

4MATIC+ Performance AMG, un sistema capace per la prima volta di ripartire la coppia in modo selettivo tra le due ruote posteriori, grazie all'AMG TORQUE CONTROL. La forza motrice viene distribuita con estrema flessibilità e in proporzioni variabili tra la ruota posteriore sinistra e quella destra in base alla situazione di marcia, per garantire la migliore trazione possibile su qualunque fondo stradale e con qualsiasi tipologia di percorso. Il piacere di guida si fa ancora più intenso con lo spettacolare Drift Mode (di serie per la versione AMG S e compreso nel pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta per il modello base). Alla base di questa modalità c'è un differenziale posteriore di nuovo sviluppo che adotta per la prima volta due frizioni a dischi multipli, che aprono e chiudono il flusso di forza diretto a ciascuna ruota posteriore con estrema rapidità.

Esterni atletici e muscolosi

Anche il design degli esterni di Nuovo CLA 45 Shooting Brake sa suscitare emozioni forti: il cofano motore molto allungato, la linea dei finestrini in stile coupé, le spalle ben sagomate sopra i passaruota e la coda accucciata sono chiari segnali del patrimonio genetico sportivo. Prerogativa specifica dei modelli AMG, la mascherina del radiatore a lamelle verticali segnala senza ombra di dubbio l'appartenenza del Shooting Brake alla famiglia delle vetture Performance AMG, anche se il frontale presenta esteticamente una linea più bassa per via del pronunciato "shark nose", del taglio netto dei fari sottili e del cofano motore piatto, che favorisce un buon comportamento aerodinamico.

Anche i parafanghi anteriori più ampi e pronunciati e i passaruota sporgenti contribuiscono alla forte personalità di questi modelli. Oltre a far spazio a un asse anteriore più largo, sottolineano l'aspetto atletico. Le griglie delle prese d'aria esterne a forma di bocchette denotano la stretta parentela con il modello AMG GT Coupé a 4 porte. Lo splitter frontale confluisce senza soluzione di continuità negli air-curtain laterali davanti alle ruote anteriori che, ottimizzando il flusso dell'aria, migliorano anche l'aerodinamica e il valore C_x .

La vista posteriore è caratterizzata da due doppie mascherine dei terminali di scarico circolari (diametro: 82 mm) e dalla grembialatura posteriore larga. La versione AMG S si differenzia per le mascherine dei terminali di scarico di maggiori dimensioni (diametro: 90 mm) con scanalature all'interno e scritte AMG. La larghezza della coda è sottolineata ulteriormente dalle luci posteriori sottili sdoppiate. A migliorare le prestazioni aerodinamiche ci pensa il diffusore

con quattro alette verticali. Chiude la parte posteriore lo spoilerino in tinta con la vettura sullo spoiler sul tetto.

Con i suoi 871 millimetri l'apertura di carico è nettamente più larga del modello precedente (635 mm). Inoltre il portellone posteriore può essere aperto anche senza mani, grazie alle funzioni EASY-PACK e HANDS-FREE ACCESS. Il bagagliaio ha una capacità di 505 litri ed è quindi abbastanza capiente per accogliere l'attrezzatura per il tempo libero e le attività all'aperto.

Scocca ampiamente rinforzata

Come per il Coupé, anche per il modello Shooting Brake i progettisti AMG hanno rinforzato la scocca in numerosi punti, perché costituisce la solida base per un comportamento preciso in curva e per la stabilità direzionale e di inclinazione dei componenti dell'autotelaio anche in condizioni di guida difficili. Una piastra di rinforzo in struttura di alluminio, imbullonata sotto il motore, aumenta la rigidità torsionale della parte anteriore della carrozzeria. A ciò si aggiungono la barra duomi tra i montanti telescopici anteriori e gli "shotgun" (che ricordano la forma di un fucile), ossia ulteriori lamiere di rinforzo che collegano i longheroni ai montanti anteriori, riducendo così al minimo i movimenti del frontale. Puntoni diagonali anteriori e posteriori nel sottoscocca aumentano ulteriormente la rigidità.

Nuovo quattro cilindri turbo ad altissima potenza

Con una potenza massima di **310 kW** (421 CV), il motore Mercedes-AMG da 2,0 litri completamente riprogettato è attualmente il quattro cilindri turbo costruito per la produzione in grande serie più potente al mondo. Mercedes-AMG supera così di 30 kW (40 CV) il suo predecessore. Anche la coppia massima è passata da 475 a 500 Nm. Il nuovo motore ad alta efficienza viene prodotto ad Affalterbach secondo il principio del «One Man, One Engine» su una linea di produzione innovativa.

Il quattro cilindri garantisce la massima agilità in due livelli di potenza: **310 kW** (421 CV) per la versione AMG S e **285 kW** (387 CV) per il modello base. Per accelerare da 0 a 100 km/h le nuove sportive compatte impiegano tempi da record: CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake assolve il compito in appena 4,0 secondi, seguito a ruota dal modello base CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake con 4,1 secondi. La velocità massima del modello base è limitata elettronicamente a 250 km/h, mentre la versione AMG S può

accelerare fino a 270 km/h di primo impianto. L'AMG Driver's Package (a richiesta) porta a 270 km/h anche la velocità massima della versione base.

Al di là dei numeri, il nuovo motore convince anche per la risposta spontanea, ottenuta grazie all'accurata definizione dello sviluppo della coppia ("Torque shaping"): il valore massimo di 500 Nm (480 Nm nella versione base) è disponibile nell'intervallo tra 5.000 e 5.250 giri/min (4.750-5.000 giri/min nella versione base). Con questa taratura gli ingegneri AMG sono riusciti a ottenere un'erogazione di potenza simile a quella di un motore aspirato.

Dettagli costruttivi intelligenti per il motore

Il nuovo motore si distingue per una serie di dettagli progettuali intelligenti. Rispetto al quattro cilindri dei modelli 35, anch'esso montato trasversalmente, il nuovo motore è stato ruotato di 180 gradi attorno all'asse verticale. In altre parole: turbocompressore a gas di scarico e collettore di scarico si trovano dietro rispetto alla direzione di marcia, sul lato del divisorio dell'abitacolo. Quindi l'impianto di aspirazione è in posizione anteriore. Questa configurazione permette di realizzare un frontale il più possibile ribassato e quindi più aerodinamico, inoltre migliora nettamente il convogliamento dell'aria grazie a tragitti più corti e deviazioni ridotte di numero, sia sul lato di aspirazione che su quello di scarico.

Il turbocompressore a gas di scarico twin scroll abbina un tempo di risposta ottimale ai bassi regimi con un elevato incremento della potenza ai regimi più elevati. L'albero della girante del compressore e della turbina adotta per la prima volta cuscinetti volventi, che riducono al minimo l'attrito meccanico nel turbocompressore a gas di scarico. Quest'ultimo può quindi reagire in modo ancora più spontaneo e girare più velocemente, fino a 169.000 giri/min.

Pressione di sovralimentazione a regolazione elettronica

Con una pressione di sovralimentazione massima di 2,1 bar, il motore a quattro cilindri da 2,0 litri si colloca ai vertici del segmento anche sotto questo aspetto. Grazie alla wastegate a comando elettronico (valvola di regolazione della pressione di sovralimentazione) è possibile regolare in modo ancora più preciso e flessibile la pressione di sovralimentazione e ottimizzare il tempo di risposta, soprattutto in fase di accelerazione con carico parziale. Nel processo si tengono in considerazione diversi parametri.

Per il raffreddamento del turbocompressore a gas di scarico si impiega, oltre a olio e acqua, anche aria fresca, che dalla mascherina del radiatore viene convogliata in modo mirato attraverso la copertura del motore – configurata per favorirne il flusso – e canali sotto il cofano motore fino al turbocompressore. Inoltre la scatola della girante della turbina presenta un isolamento integrale.

Valvole di scarico più grandi per un ricambio dei gas più rapido

Grazie al riposizionamento degli iniettori di carburante e della candela di accensione leggermente angolati tra loro, sulla testata cilindri è stato possibile realizzare valvole di scarico molto più grandi rispetto al modello precedente. L'incremento della sezione permette la fuoriuscita dei gas di scarico dalla camera di combustione senza perdite.

Due alberi a camme in testa comandano le 16 valvole con bilancieri a rulli dal peso ottimizzato. La regolazione degli alberi a camme sul lato di aspirazione e di scarico consente ottimi tempi di risposta e ottimizza il ricambio dei gas in tutti i punti di esercizio. A ciò si aggiunge il comando variabile delle valvole CAMTRONIC sul lato di scarico con due camme per ogni valvola. Le camme hanno geometrie diverse così che, a seconda della loro attivazione in funzione della situazione di marcia, le valvole di scarico possono essere aperte per una corsa più corta o più lunga, garantendo migliori tempi di risposta ai bassi regimi, una guida confortevole e dai consumi ridotti ai regimi medi e la piena erogazione di potenza nella gamma di regime superiore.

Iniezione a due stadi per una potenza ottimale

Per la prima volta il nuovo quattro cilindri ad alte prestazioni dispone di un'iniezione a due stadi. Nel primo stadio gli iniettori piezoelettrici particolarmente rapidi e precisi immettono il carburante nelle camere di combustione con una pressione massima di 200 bar. Questa operazione viene eseguita in parte più volte, e all'occorrenza è regolata dalla gestione del motore. Nel secondo stadio si aggiunge un'iniezione nel collettore di aspirazione con valvole elettromagnetiche, che serve a raggiungere l'elevata potenza specifica del motore. L'alimentazione di carburante a regolazione elettronica opera con una pressione di 6,7 bar.

Sofisticato sistema di raffreddamento per motore, turbocompressore a gas di scarico e aria di sovralimentazione

Pagina 6

Una potenza elevata richiede un sistema di raffreddamento del motore che sia all'altezza della situazione. Qui il sistema è stato studiato in modo tale da poter raffreddare la testata cilindri e il basamento a livelli di temperatura diversi. Questa misura innovativa consente di raffreddare la testata cilindri per garantire la massima potenza in un punto di accensione efficiente e di riscaldare il basamento per ridurre l'attrito interno al motore.

Il raffreddamento della testata cilindri è assicurato da una pompa dell'acqua meccanica, mentre il raffreddamento del basamento è affidato a una seconda pompa dell'acqua ad alte prestazioni elettrica. Dopo l'avviamento a freddo, questa pompa rimane passiva finché il motore non si scalda. Durante l'esercizio viene poi regolata dalla centralina di comando del motore in modo tale che il basamento sia sempre raffreddato in funzione del fabbisogno.

Il motore è provvisto anche di una gestione della temperatura dell'olio che controlla l'avviamento a caldo e regola la temperatura dell'olio motore in modo flessibile. Questo sistema permette al motore di raggiungere più rapidamente la temperatura di esercizio, riducendo l'attrito e l'usura. L'effetto, inoltre, è positivo anche per l'ambiente, perché si riducono i consumi e le emissioni causate dall'avviamento a freddo.

Il pacchetto tecnologico del nuovo quattro cilindri AMG comprende anche funzioni come la gestione dell'alternatore, la funzione ECO start/stop con ripartenza rapida, la modalità sailing e il filtro antiparticolato per motori a benzina.

Produzione artigianale digitale e intelligente: «One Man, One Engine»

Il nuovo motore viene montato rigorosamente a mano. Nello stabilimento di produzione di motori AMG presso la sede di Affalterbach è stata realizzata una linea di produzione di nuova concezione, con la quale Mercedes-AMG ha portato il principio «One Man, One Engine», insieme all'industria 4.0, in una dimensione innovativa, caratterizzata dalle più moderne conoscenze dell'ergonomia, del flusso di merci, della garanzia di qualità, della sostenibilità e dell'efficienza. In vista dell'implementazione dell'industria 4.0, anche lo stabilimento AMG persegue la visione della produzione intelligente, che si distingue per flessibilità massima, trasparenza e alta efficienza. Questo modo

di operare assicura e incrementa la qualità dei motori e dei processi produttivi, introducendo tecnologie innovative e digitali.

Pagina 7

Agile cambio a doppia frizione 8G SPEEDSHIFT DCT AMG

All'agilità e al dinamismo della vettura concorre anche il nuovo cambio a doppia frizione 8G SPEEDSHIFT DCT AMG. I rapporti delle marce del cambio automatico offrono al guidatore un'accelerazione particolarmente brillante in tutte le gamme di velocità, oltre a tempi di innesto veloci e accoppiamenti ottimali nei passaggi alle marce superiori. A seconda del programma di marcia DYNAMIC SELECT AMG selezionato, il guidatore usufruisce di una specifica impostazione dell'assetto con diverse curve caratteristiche del pedale dell'acceleratore e del cambio.

La funzione RACE START, di serie, consente la massima accelerazione da fermo e offre un'esperienza di guida appassionante, che può essere ulteriormente accentuata a livello sonoro con la parziale interruzione dell'accensione nel passaggio alla marcia superiore e con la funzione di doppietta automatica nel passaggio a quella inferiore. Anche l'efficienza è garantita, perché nel programma di marcia «Comfort» è attiva la funzione ECO start/stop, mentre la funzione sailing può essere selezionata nel programma di marcia «Individual».

Trazione integrale 4MATIC+ Performance AMG con AMG TORQUE CONTROL

La trazione integrale completamente variabile, disponibile di serie, è fondamentale per l'eccezionale dinamica di marcia. Il segreto si chiama AMG TORQUE CONTROL e si nasconde nella nuova scatola del differenziale, che comprende due frizioni a dischi multipli a comando elettronico collegate ognuna con un albero di trasmissione dell'asse posteriore. In questo modo è possibile ripartire la forza motrice in modo continuo e variabile non solo tra asse anteriore e posteriore, ma anche in modo selettivo tra la ruota posteriore destra e sinistra. Questo consente di ripartire la spinta di avanzamento tra le due ruote posteriori separatamente in funzione del programma e della situazione di marcia.

Tutto ciò significa una trazione ottimale in qualsiasi momento, anche quando le condizioni stradali sono difficili o se si affronta una curva a grande velocità, per esempio su circuito. Inoltre questa sofisticata soluzione comprende il Drift Mode (di serie per la versione AMG S, compreso nel pacchetto DYNAMIC PLUS

AMG a richiesta per i modelli base) che permette il sovrasterzo di potenza (“power slide”) per un piacere di guida ancora maggiore. Il Drift Mode può essere attivato nel programma di marcia «RACE» con i paddle del cambio al volante, purché l'ESP® sia disattivato e il cambio si trovi in modalità manuale.

Regolazione elettromeccanica a risposta rapida

La regolazione della coppia motrice sull'asse anteriore e posteriore e tra le due ruote posteriori è elettromeccanica. I fattori che influiscono sulla ripartizione della coppia non sono soltanto la velocità di marcia, l'accelerazione trasversale e longitudinale e l'angolo di sterzata, ma anche la differenza di velocità tra le singole ruote, la selezione della marcia e la posizione dell'acceleratore.

In confronto a un sistema elettroidraulico, la regolazione elettromeccanica offre soprattutto i vantaggi di incrementare la dinamica di marcia: ciò avviene in primo luogo grazie al comando delle lamelle più reattivo e indipendente dal regime lungo l'intera fascia di regolazione.

La regolazione della trazione integrale dipende dal programma di marcia o dalla modalità AMG DYNAMICS. Nelle impostazioni «Basic» e «Advanced» il sistema 4MATIC rimane in modalità «Comfort». Nelle impostazioni «Pro» e «Master» (di serie per la versione AMG S, comprese nel pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta per il modello base), il sistema 4MATIC commuta sulla modalità «Sport» per incrementare l'agilità e innalzare ulteriormente i valori limite.

Componenti specifici per un comportamento di marcia particolarmente dinamico

Il nuovo assetto AMG con speciali elementi di molleggio e nuovi ammortizzatori selettivi in funzione della frequenza è alla base della stabilità direzionale nella marcia in rettilineo e del comportamento altamente dinamico in curva, con ridotta tendenza al rollio. Allo stesso tempo è stato possibile incrementare il comfort rispetto al modello precedente. L'armonizzazione tra dinamica longitudinale e trasversale è perfetta. Tutti i componenti per la guida delle ruote sono stati completamente rivisitati al fine di ottenere un aumento dell'accelerazione trasversale massima a fronte di un facile controllo della vettura nelle situazioni limite.

Sull'asse anteriore viene adottata una struttura McPherson. La guida delle singole ruote è affidata a un braccio trasversale, collocato sotto il centro ruota, a un montante telescopico e a un tirante trasversale. La speciale geometria degli assi riduce le influenze della trazione sullo sterzo, per garantire un comfort elevato e un'agile maneggevolezza. Il nuovo braccio trasversale in alluminio riduce le masse non sospese, consentendo così una risposta più sensibile delle sospensioni. Le pinze radiali dei freni anteriori sono imbullonate: una tecnologia ripresa dal Motorsport che aumenta la stabilità. Il supporto dell'asse anteriore presenta un attacco rigido che rinforza ulteriormente la parte anteriore della vettura.

Anche l'asse posteriore a 4 bracci è collegato in modo rigido alla carrozzeria per mezzo di un supporto che limita molto la torsione. Ogni ruota posteriore presenta tre bracci trasversali e un braccio longitudinale con supporti specifici. Questa struttura garantisce una stabilità di marcia e un'agilità eccellenti.

Sospensioni attive RIDE CONTROL AMG con tre modalità

Con le sospensioni attive RIDE CONTROL AMG a richiesta il guidatore può scegliere tra tre diverse regolazioni dell'assetto, che spaziano da una taratura confortevole a una più sportiva. Il sistema è completamente automatico: a seconda della situazione di marcia, la forza di smorzamento si adegua per ogni ruota alle condizioni stradali e di guida. La variazione avviene in pochi millisecondi e in progressione lineare entro un'ampia mappatura. Di conseguenza comfort di rotolamento e agilità aumentano in pari misura.

Impianto frenante ad alte prestazioni con ottime proprietà anti-fading

L'impianto frenante ad alte prestazioni assicura ottime proprietà anti-fading e brevi spazi di frenata. Il modello base adotta sull'asse anteriore pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini e dischi dei freni da 350 x 34 millimetri, e sull'asse posteriore pinze a pugno a 1 pistoncino e dischi dei freni da 330 x 22 millimetri. I dischi sono autoventilanti e forati, per dissipare meglio il calore e prevenire il fading anche in condizioni estreme. Le pinze freno grigie hanno la scritta bianca «AMG».

La versione AMG S e il modello base con pacchetto AMG DYNAMIC PLUS (a richiesta) adottano un impianto frenante di dimensioni ancora maggiori, con pinze fisse a 6 pistoncini e dischi dei freni da 360 x 36 millimetri sull'asse anteriore. Le pinze dei freni sono verniciate in rosso con logo AMG nero.

Con il suo comportamento in curva diretto, lo sterzo parametrico sportivo elettromeccanico dipendente dalla velocità favorisce uno stile di guida sportivo. Ha una speciale cremagliera con rapporto di trasmissione variabile e due curve caratteristiche: a seconda del programma di marcia impostato dal guidatore trasmette una sensazione di guida sportiva e rigida o più confortevole. Il supporto rigido con telaio integrale collega ancora meglio lo sterzo alla carrozzeria, aumentando la precisione di sterzata.

Ampia gamma di caratteristiche della vettura

I sei programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG «Slippery», «Comfort», «Sport», «Sport +», «Individual» e «RACE» (di serie per la versione AMG S, compresi nel pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta per il modello base) consentono di passare da un assetto confortevole a un assetto dinamico attraverso un'ampia gamma di sfumature. Per farlo vengono modificati numerosi parametri.

- Trazione: curva caratteristica del pedale dell'acceleratore, tempi e punti di innesto nelle impostazioni «Reduced», «Moderate», «Sport» o «Dynamic»
- Cambio: automatico o manuale
- AMG DYNAMICS: funzioni per l'agilità, come regolazione della trazione integrale, linea caratteristica dello sterzo e funzioni aggiuntive ESP® nelle impostazioni «Basic», «Advanced», «Pro» o «Master» (di serie per la versione AMG S, comprese nel pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta per il modello base)
- Impianto di scarico: sound e relative funzioni nei livelli «Balanced» o «Powerful»
- Assetto (in presenza dell'assetto RIDE CONTROL AMG a richiesta): nelle impostazioni Comfort, Sport, Sport+

Più agilità a fronte di una maggiore stabilità con AMG DYNAMICS

Nuovo CLA 45 4MATIC Shooting Brake dispone dell'AMG DYNAMICS, un equipaggiamento inserito nell'ambito dei programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG. Questo sistema di regolazione dell'agilità integrato amplia le funzioni stabilizzanti dell'ESP® mediante interventi mirati sulla regolazione

della trazione integrale, sulla linea caratteristica dello sterzo e sulle funzioni supplementari dell'ESP[®], tutti intesi a migliorare l'agilità. Nelle curve affrontate ad andatura sportiva, per esempio, un breve intervento frenante sulla ruota posteriore interna alla curva determina una coppia di imbardata ben definita intorno all'asse verticale della vettura, per sterzate agili e precise.

La configurazione oscilla tra la massima stabilità e la massima dinamicità. Quando si seleziona un programma di marcia, sul display multimediale viene visualizzato il nuovo simbolo AMG DYNAMICS con la caratteristica corrispondente.

- «Basic» è associato ai programmi di marcia «Slippery» e «Comfort». Qui queste sportive compatte vantano un comportamento di marcia molto stabile con un elevato controllo d'imbardata.
- «Advanced» si attiva invece nel programma «Sport». I modelli 45 risultano molto ben bilanciati. Il controllo d'imbardata ridotto, il minor angolo di sterzata richiesto e la maggiore agilità supportano le manovre dinamiche, ad esempio su strade extraurbane tortuose.
- «Pro» (abbreviazione di «Professional») è associato al programma «Sport+». In questa modalità il guidatore viene supportato ancora di più nelle manovre di guida dinamiche, mentre si incrementano ulteriormente l'agilità e la risposta della strada.
- «Master» è abbinato al programma di marcia «RACE» (di serie per la versione AMG S, compreso nel pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta per il modello base). La modalità «Master» è riservata ai guidatori che vogliono vivere il dinamismo e il piacere di guida su circuiti chiusi al traffico. «Master» offre un bilanciamento della vettura che tende leggermente al sovrasterzo, un minore angolo di sterzata richiesto e una maggiore agilità nell'inserimento in curva. La modalità «Master» garantisce così la massima agilità e permette alla vettura di esprimere al meglio il suo potenziale dinamico. Per attivare la modalità «Master» il guidatore deve porre l'ESP[®] in modalità ESP[®] SPORT Handling Mode o ESP[®] OFF premendo il tasto separato nella consolle centrale.

Nel programma di marcia «Individual» il guidatore può impostare autonomamente i livelli dell'AMG DYNAMICS «Basic», «Advanced», «Pro» e «Master».

L'abitacolo sportivo e prestigioso, con il sistema di Infotainment MBUX, crea uno stretto legame personale tra l'auto e chi la vive. I sedili sportivi per guidatore e passeggero assicurano una posizione di seduta dinamica con un ottimo sostegno laterale. I rivestimenti di serie in pelle ecologica ARTICO e microfibra DINAMICA nera sono un classico e si abbinano alle doppie cuciture decorative rosse tipicamente AMG. Sono coordinate ai rivestimenti le cinture di sicurezza in rosso designo e l'elemento decorativo della plancia portastrumenti in microfibra DINAMICA nera con bordino decorativo rosso. Le bocchette di ventilazione cromate sono valorizzate da una cornice rossa. In alternativa sono disponibili rivestimenti in pelle ecologica ARTICO color grigio neva/nero con doppia cucitura decorativa in grigio medio, abbinati all'elemento decorativo in alluminio chiaro con rifinitura longitudinale.

Dettagli gialli per un feeling da gara

Nell'abitacolo della versione AMG S si ritrovano elementi gialli che accentuano il carattere da competizione del modello più potente. Inoltre, qui sono di serie il volante Performance AMG in pelle nappa/microfibra DINAMICA con cucitura di contrasto gialla, tacca di riferimento "a ore 12" gialla, tasti al volante AMG e logo AMG, così come l'illuminazione di atmosfera.

La consolle centrale in nero lucido con touchpad di serie comprende un ulteriore elemento di comando con interruttori aggiuntivi che permettono di gestire le funzioni dell'ESP® a tre livelli, la modalità manuale del cambio, le sospensioni attive a richiesta del RIDE CONTROL AMG e l'impianto di scarico Performance AMG a richiesta. In abbinamento al pacchetto rivestimenti in pelle (a richiesta) il contorno della consolle è realizzato in color cromo argentato.

Sistema di Infotainment MBUX con visualizzazioni specifiche di AMG

Il collegamento tra design sportivo e dettagli raffinati appare evidente anche grazie al sistema di Infotainment MBUX, con la sua innovativa configurazione di comandi e display. Il sistema MBUX stabilisce un legame ancora più stretto tra auto, guidatore e passeggeri. Affascinanti visualizzazioni, caratterizzate da brillanti grafici 3D ad altissima risoluzione, rendono facilmente comprensibile la struttura di comando. I due display si fondono esteticamente sotto un vetro di copertura comune, formando una plancia con display widescreen, e con la

loro posizione centrale sottolineano lo sviluppo orizzontale del design degli interni.

Per la strumentazione il cliente può scegliere fra tre stili di visualizzazione AMG: «Classico», «Sportivo» e «Supersportivo». Particolarmente incisiva è la modalità «Supersportiva», con contagiri circolare al centro, circondato a destra e a sinistra da grafici a barre che contengono informazioni supplementari e che, con una prospettiva tridimensionale, si estendono in profondità nello sfondo creando un orizzonte artificiale.

Naturalmente a bordo è presente anche l'innovativo sistema di azioni vocali che si attiva pronunciando "Hey Mercedes". Grazie all'intelligenza artificiale, il sistema MBUX riconosce e comprende praticamente qualsiasi frase relativa ai sistemi di Infotainment e ai comandi della vettura, anche se formulata indirettamente.

Volante Performance AMG con tasti a richiesta

Il volante sportivo multifunzione in pelle nappa con sezione inferiore della corona appiattita, impugnatura traforata, cuciture decorative - rosse, gialle o nere a seconda dei rivestimenti - e mascherina color cromo argentato, stabilisce un perfetto collegamento tra guidatore e auto. I paddle del cambio al volante galvanizzati permettono di cambiare manualmente le marce, a vantaggio di una guida più sportiva.

Per la versione AMG S è disponibile di serie il volante Performance AMG in pelle nappa/microfibra DINAMICA (a richiesta per il modello base). Con i tasti al volante AMG (di serie per la versione AMG S, a richiesta per i modelli base in abbinamento al volante Performance) è possibile attivare direttamente dal volante i programmi di marcia AMG e altre funzioni AMG collocate in posizione ergonomica.

	Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake	Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake
Motore	4 cilindri in linea da 2,0 litri, con turbocompressore a gas di scarico twin scroll con cuscinetti volventi	4 cilindri in linea da 2,0 litri, con turbocompressore a gas di scarico twin scroll con cuscinetti volventi
Cilindrata	1.991 cm ³	1.991 cm ³
Potenza max.	285 kW (387 CV) a 6.500 giri/min	310 kW (421 CV) a 6.750 giri/min
Coppia max.	480 Nm a 4.750-5.000 giri/min	500 Nm a 5.000-5.250 giri/min
Trazione	trazione integrale completamente variabile 4MATIC+ Performance AMG con AMG TORQUE CONTROL	trazione integrale completamente variabile 4MATIC+ Performance AMG con AMG TORQUE CONTROL
Cambio	a doppia frizione 8G SPEEDSHIFT DCT AMG	a doppia frizione 8G SPEEDSHIFT DCT AMG
Consumo di carburante combinato	8,3-8,2 l/100 km*	8,4-8,2 l/100 km*
Emissioni di CO₂ combinate	191-188 g/km*	191-188 g/km*
Classe di efficienza	E	D
Accelerazione 0-100 km/h	4,1 s	4,0 s
Velocità massima	250 km/h**	270 km/h***

* I valori indicati sono stati rilevati con le tecniche di misurazione prescritte. Si tratta dei valori di CO₂ determinati con procedura NEDC ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati.

** limitata elettronicamente; con AMG Driver's Package 270 km/h; *** limitata elettronicamente

Referenti

Patrick Bossart, Head of Corporate Communications Mercedes-Benz Svizzera,
tel.: +41 (0)44 755 8823, media_ch@daimler.com

Per ulteriori informazioni su Mercedes-Benz si rimanda ai siti Internet:
www.media.daimler.com, <https://media.mercedes-benz.com> e www.mercedes-benz.com