



Mercedes-Benz



Der neue Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake

Presse-Information

Modellathlet für alle Lebenslagen

17. Juli 2019

Affalterbach/Schlieren. Emotional, dynamisch, individuell: Mit CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake und CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake (Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,4-8,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 191-188 g/km)¹ präsentiert Mercedes-AMG neue, kraftvolle Kompaktwagen, die höchste Leistung mit sportlicher Athletik und umfangreicher Funktionalität verbinden. Der 2,0-Liter Vierzylinder-Turbomotor ist mit 285 kW (387 PS) oder 310 kW (421 PS) stärker als je zuvor. Die Kombination aus den extrem sportlichen Fahrleistungen (Beschleunigung 0-100 km/h in 4,1/4,0 Sekunden) und dem variablen Innenraum mit erhöhtem Gepäckvolumen ist auf eine junge Zielgruppe ausgerichtet, die ein aktives und vielseitiges Leben in Beruf und Freizeit führt.

Mercedes-AMG erneuert kontinuierlich und in schneller Taktung sein Modellportfolio: „Der neue CLA 45 Shooting Brake ist bereits das dritte Modell unserer komplett neu entwickelten Performance Kompaktwagen und beweist, dass wir für alle individuellen Wünsche ein massgeschneidertes Angebot haben. Die Fahrdynamik und das sportliche Produkterlebnis sind auf einem Niveau, das bislang in der Kompaktklasse nicht vorstellbar war. Zudem erfüllt unser Shooting Brake einen ausgeprägten praktischen Nutzwert, den er mit seiner expressiven Designsprache sehr lifestyle-orientiert zum Ausdruck bringt“, sagt Tobias Moers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-AMG GmbH.

¹ Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die NEFZ-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.

Eine Neuerung, die wesentlich zum unvergleichlichen Fahrerlebnis beiträgt, ist der aktive, vollvariable Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+: Das System verteilt die Kraft an der Hinterachse per AMG TORQUE CONTROL erstmals radselektiv. Das bedeutet: Je nach Fahrsituation erhalten das linke und das rechte Hinterrad die Antriebskraft höchst flexibel und unterschiedlich portioniert zugeteilt – das ergibt bestmögliche Traktion bei allen Fahrbahnbedingungen und Streckenverläufen. Hinzu kommt der spektakuläre Drift-Mode (Serie bei S-Modell, für Basismodell im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten), der den Fahrspass weiter erhöht. Möglich macht dies ein neu entwickeltes Hinterachsgetriebe, das erstmals über zwei Lamellenkupplungen verfügt – sie stellen durch blitzschnelles Öffnen oder Schliessen den Kraftfluss für jedes Hinterrad einzeln her.

Athletisches und muskulöses Exterieurdesign

Auch mit seinem Exterieur-Design weckt der neue CLA 45 Shooting Brake Emotionen: Die lang gestreckte Motorhaube, das Greenhouse mit coupéhafter Fensterlinie, die muskulös ausgeprägten Schultern über den Radhäusern und das geduckte Heck zeigen klar die Sportwagen-Gene. Die AMG spezifische Kühlerverkleidung mit den vertikalen Lamellen ordnet den Shooting Brake als Mitglied der AMG Performance Familie unverkennbar ein. Gleichzeitig senken die ausgeprägte „Shark Nose“, die scharf geschnittenen, schmalen Scheinwerfer und die flache, aerodynamisch vorteilhafte Motorhaube die Front optisch ab.

Zur starken Präsenz tragen auch die breiteren vorderen Kotflügel mit ausgestellten Radläufen bei. Sie schaffen Platz für die breitere Vorderachse und betonen den athletischen Auftritt. Die düsenförmigen äusseren Lufteinlässe zeigen eine enge Verwandtschaft zum AMG GT 4-Türer Coupé. Der Frontsplitter geht nahtlos in die seitlichen Aircurtains vor den Vorderrädern über, die den Luftstrom optimieren und so die Aeroperformance und den c_w -Wert verbessern.

Die Heckansicht wird von den zwei runden Doppelendrohrblenden (82 mm Durchmesser) und der breiten Heckschürze geprägt. Die S-Modelle differenzieren sich durch die grösseren Endrohrblenden mit 90 mm Durchmesser, die innen geriffelt sind und AMG-Schriftzüge tragen. Die Breitenwirkung des Hecks wird von den schmalen, zweigeteilten Rückleuchten noch verstärkt. Zur besseren Aeroperformance trägt der Diffusor mit vier

senkrechten Finnen bei. Den Abschluss bildet die Abrisskante in Wagenfarbe auf dem Dachspoiler.

Seite 3

Die Ladeöffnung fällt mit 871 Millimetern deutlich breiter aus als beim Vorgänger (635 mm). Zudem lässt sich die Heckklappe per EASY-PACK und HANDS-FREE ACCESS auch berührungslos öffnen. Und das Kofferraumvolumen ist mit 505 Litern gross genug für umfangreiches Freizeit- und Outdoor-Equipment.

Umfangreich versteifter Karosserie-Rohbau

Den Karosserie-Rohbau haben die AMG Entwickler wie beim Coupé umfangreich versteift, weil er die Basis für das präzise Einlenkverhalten sowie die Spur- und Sturzstabilität der Fahrwerkskomponenten auch bei forciertem Einsatz bildet. Eine verschraubte Aluminium-Leichtbauplatte unter dem Motor - das so genannte „Schubfeld“ - erhöht die Torsionssteifigkeit des Vorderwagens. Hinzu kommen eine Domstrebe zwischen den vorderen Federbeinen sowie pistolenförmige „Shotguns“ - das sind zusätzliche Versteifungsbleche, welche die Längsträger mit den A-Säulen verbinden und so die Bewegungen des Vorbaus minimieren. Diagonalstreben vorn und hinten am Unterboden erhöhen die Steifigkeit weiter.

Neuer Vierzylinder-Turbomotor mit höchster Leistung

Mit bis zu **310 kW** (421 PS) Leistung ist der komplett neu entwickelte Mercedes-AMG 2,0-Liter-Motor das stärkste momentan für die Grossserie gefertigte Vierzylinder-Turbotriebwerk der Welt. Mercedes-AMG übertrifft damit den Vorgänger um 30 kW(40 PS). Auch das maximale Drehmoment stieg von 475 auf jetzt bis zu 500 Newtonmeter. Das neue, hocheffiziente Kraftwerk wird in Affalterbach nach dem Prinzip „One Man, One Engine“ auf einer innovativen Fertigungslinie produziert.

Der Vierzylinder sorgt in zwei Leistungsstufen für höchst agilen Vortrieb: mit **310 kW** (421 PS) als so genanntes S-Modell und mit **285 kW** (387 PS) in der Basisvariante. Den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 km/h erledigen die neuen Kompaktsporthler in Rekordzeit: Der CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake benötigt dafür lediglich 4,0 Sekunden, das Basismodell CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake absolviert diese Disziplin in 4,1 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit wird beim Basismodell bei 250 km/h abgeregelt, das S-Modell dürfen ab Werk bis zu

270 km/h schnell sein. Mit dem optionalen AMG Driver's Package kann auch die Basisvariante maximal 270 km/h fahren. Seite 4

Neben den reinen Leistungszahlen besticht das neue Triebwerk durch sein spontanes Ansprechverhalten. Hierfür wurde der Drehmomentverlauf aufwändig abgestimmt („Torque shaping“): Der Maximalwert von 500 Newtonmetern (480 Newtonmeter in der Basisvariante) steht im Bereich von 5.000-5.250/min (4.750-5.000/min in der Basisvariante) zur Verfügung. Mit dieser Auslegung erzielten die AMG Ingenieure eine Saugmotor-ähnliche Kraftentfaltung.

Motor-Konstruktion mit intelligenten Details

Das neue Triebwerk zeichnet sich durch eine Vielzahl intelligenter Konstruktionsdetails aus. Im Vergleich zum ebenfalls quer eingebauten Vierzylinder in den 35er Modellen ist der neue Motor um 180 Grad um die Hochachse gedreht. Das bedeutet: Turbolader und Abgaskrümmen befinden sich in Fahrtrichtung gesehen hinten an der Seite der Schottwand zum Innenraum. Die Ansauganlage ist demzufolge vorn positioniert. Diese Auslegung ermöglicht ein möglichst flaches und daher aerodynamisch vorteilhaftes Frontdesign. Ausserdem konnte durch die Neuordnung eine deutlich verbesserte Luftführung mit kürzeren Wegen und weniger Umlenkungen realisiert werden - sowohl auf der Ansaug-, als auch auf der Abgasseite.

Der neue Twin-Scroll-Turbolader verbindet optimales Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen mit hohem Leistungszuwachs im oberen Drehzahlbereich. Die Welle von Verdichter- und Turbinenrad ist erstmals wälzgelagert - dadurch wird die mechanische Reibung im Turbolader auf ein Minimum reduziert. Der Lader spricht daher noch spontaner an und dreht schneller hoch - maximal mit bis zu 169.000/min.

Elektronisch geregelter Ladedruck

Mit einem maximalen Ladedruck von 2,1 bar rangiert der 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbomotor auch in diesem Punkt an der Spitze des Segments. Mit dem elektronisch gesteuerten Wastegate (Abgas-Überdruckventil) lässt sich der Ladedruck noch präziser und flexibler regeln und das Ansprechverhalten optimieren, insbesondere bei Beschleunigung aus Teillast. Dabei wird eine Vielzahl von Parametern berücksichtigt.

Zur Kühlung des Turboladers wird neben Öl und Wasser auch Frischluft genutzt. Sie wird vom Kühlergrill über die Motorabdeckung, die als Luftleitelement gestaltet ist, und Kanäle unter der Motorhaube gezielt zum Lader geleitet. Zusätzlich hat das Turbinengehäuse eine Integralisolierung.

Grössere Auslassventile für schnelleren Gaswechsel

Beim Zylinderkopf konnten durch die neu positionierte und zueinander leicht angewinkelte Einspritzdüsen- und Zündkerzenlage die Auslassventile gegenüber dem Vorgängermotor deutlich grösser ausgeführt werden. Die grösseren Auslassquerschnitte ermöglichen das verlustarme Ausströmen des Abgases aus dem Brennraum.

Zwei obenliegende Nockenwellen steuern über gewichtsoptimierte Rollenschlepphebel die 16 Ventile. Die Nockenwellenverstellung auf der Ein- und Auslassseite ermöglicht ein sehr gutes Ansprechverhalten und optimiert den Ladungswechsel für jeden Betriebspunkt. Hinzu kommt die variable Ventilsteuerung CAMTRONIC auf der Auslassseite mit zwei Nocken je Ventil. Die Nocken haben unterschiedliche Geometrien, so dass die Auslassventile je nach Nockenschaltung, die abhängig von der Fahrsituation erfolgt, kurz oder lang geöffnet werden können – für noch besseres Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen, komfortables und verbrauchsoptimiertes Fahren bei mittleren Drehzahlen sowie voller Leistungsentfaltung im oberen Drehzahlbereich.

Benzineinspritzung mit zwei Stufen für optimale Leistung

Erstmals verfügt der neue Hochleistungs-Vierzylinder über eine zweistufige Benzineinspritzung. In der ersten Stufe befördern besonders schnelle und präzise arbeitende Piezo-Injektoren den Kraftstoff mit bis zu 200 bar Druck in die Brennräume. Dies geschieht zum Teil mehrfach und wird nach Bedarf durch die Motorsteuerung geregelt. In der zweiten Stufe kommt eine Saugrohr-Kanaleinspritzung mit Magnetventilen hinzu. Diese wird zum Erreichen der hohen spezifischen Leistung des Motors benötigt. Die elektronisch gesteuerte Kraftstoffversorgung arbeitet mit einem Druck von 6,7 bar.

Aufwändiges Kühlsystem für Motor, Turbolader und Ladeluft

Die hohe Leistung erfordert ein ausgeklügeltes Kühlsystem. Es ist so ausgelegt, dass Zylinderkopf und Kurbelgehäuse auf unterschiedlichen

Temperaturniveaus gekühlt werden können. Diese innovative Massnahme ermöglicht einen kalten Zylinderkopf für maximale Leistung bei effizientem Zündzeitpunkt und ein warmes Kurbelgehäuse zur Verringerung der innermotorischen Reibung.

Die Kühlung des Zylinderkopfs versorgt eine mechanische Wasserpumpe; die Kühlung des Kurbelgehäuses übernimmt eine zweite, elektrisch angetriebene Hochleistungs-Wasserpumpe. Nach einem Kaltstart bleibt diese Pumpe solange passiv, bis der Motor warmgelaufen ist. Sie wird im Betrieb vom Motorsteuergerät so geregelt, dass das Kurbelgehäuse stets bedarfsgerecht gekühlt wird.

Zusätzlich besitzt der Motor ein Öltemperaturmanagement, das den Warmlauf steuert und flexibel die Motoröltemperatur regelt. Dadurch kommt der Motor schneller auf Betriebstemperatur, was Reibung und Verschleiss mindert. Dies ist verbunden mit dem umweltfreundlichen Zusatzeffekt, dass Kraftstoffverbrauch und Kaltstart-Emissionen ebenfalls sinken.

Funktionen wie das Generatormanagement, die ECO Start-Stopp-Funktion mit schnellem Wiederanlassen, die Segelfunktion und der Ottopartikelfilter gehören ebenfalls zum Technologie-Paket des neuen AMG Vierzylinders.

Manufakturfertigung digital und smart: „One Man, One Engine“

Der neue Motor wird in reiner Handarbeit montiert. In der AMG Motorenmanufaktur am Standort Affalterbach entstand dazu eine komplett neu konzipierte Fertigungslinie, bei der Mercedes-AMG das Prinzip „One Man, One Engine“ zusammen mit Industrie 4.0 auf eine innovative Ebene gebracht hat, die nach den modernsten Erkenntnissen der Ergonomie, des Warenflusses, der Qualitätssicherung, der Nachhaltigkeit und der Effizienz gestaltet ist. Auf dem Weg zur Umsetzung von Industrie 4.0 verfolgt auch die AMG Manufakturfertigung die Vision der smarten Produktion. Diese zeichnet sich durch maximale Flexibilität aus, ist transparent und hocheffizient. Dabei sichert und steigert sie die Qualität der Motoren sowie der Produktionsprozesse mit innovativen und digitalen Technologien.

Agiles AMG SPEEDSHIFT DCT 8G Doppelkupplungsgetriebe

Zum agilen und dynamischen Charakter trägt auch das neue AMG SPEEDSHIFT DCT 8G Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen bei. Die

Übersetzungen der Fahrstufen sind so gewählt, dass der Fahrer in allen Geschwindigkeitsbereichen ein sehr spontanes Beschleunigungsverhalten erlebt, kombiniert mit schnellen Schaltzeiten und optimalen Anschlüssen beim Hochschalten. Je nach gewähltem AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramm erhält der Fahrer eine spezifische Antriebseinstellung mit unterschiedlichen Fahrpedal- und Schaltkennlinien.

Die serienmässige RACE-START-Funktion ermöglicht die maximale Beschleunigung aus dem Stand und ist ein hochemotionales Erlebnis. Das gilt auch für den Antriebssound mit partieller Zündunterbrechung beim Hochschalten und automatischer Zwischengasfunktion beim Herunterschalten. Dabei kommt die Effizienz nicht zu kurz: Im Fahrprogramm „Comfort“ ist die ECO Start-Stopp-Funktion aktiv; die „Segel“-Funktion lässt sich im Fahrprogramm „Individual“ anwählen.

Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ mit AMG TORQUE CONTROL

Zum äusserst dynamischen Fahrerlebnis in einer völlig neuen Dimension trägt der serienmässige, vollvariable Allradantrieb wesentlich bei. Das Geheimnis heisst AMG TORQUE CONTROL und verbirgt sich im neuen Hinterachsgetriebe: Es enthält zwei elektronisch gesteuerte Lamellenkupplungen, die jeweils mit einer Antriebswelle der Hinterachse verbunden sind. Auf diese Weise kann die Antriebskraft nicht nur stufenlos variabel zwischen Vorder- und Hinterrädern verteilt werden, sondern zusätzlich auch noch radselektiv zwischen dem linken und rechten Hinterrad. Auf diese Weise kann der Vortrieb je nach Fahrprogramm und Fahrsituation getrennt voneinander an beide Hinterräder verteilt werden.

Das bedeutet stets optimale Traktion, auch bei widrigen Strassenverhältnissen und bei extremer Kurvenfahrt, zum Beispiel auf Rennstrecken. Ausserdem ermöglicht diese aufwändige Lösung den Drift Mode (Serie bei S-Modellen, für Basismodelle im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten) der ein Leistungsübersteuern („Powerslide“) für noch mehr Fahrspass ermöglicht. Der Drift Mode kann im Fahrprogramm „RACE“ über die Schaltpaddles aufgerufen werden, sofern das ESP® deaktiviert ist und sich das Getriebe im manuellen Modus befindet.

Die Regelung der Antriebsmomente auf Vorder- und Hinterachse sowie zwischen den beiden Hinterrädern erfolgt elektro-mechanisch. Einflussgrößen für die Momentenverteilung sind nicht nur die Fahrgeschwindigkeit, die Quer- und Längsbeschleunigung und der Lenkwinkel, sondern auch die Drehzahldifferenz zwischen den einzelnen Rädern, die Gangwahl und die Fahrpedalstellung.

Die elektro-mechanische Regelung bietet gegenüber einem elektro-hydraulischen System vor allem Vorteile, um die Fahrdynamik zu verfeinern - in erster Linie durch die deutlich reaktionsschnellere und drehzahlunabhängige Betätigung der Lamellen über den gesamten Stellbereich.

Die Ausprägung der Allradregelung erfolgt abhängig vom Fahrprogramm beziehungsweise der AMG DYNAMICS Einstellung. In „Basic“ und „Advanced“ befindet sich das 4MATIC-System im „Comfort“-Modus. In „Pro“ und „Master“ (Serie bei S-Modell, für Basismodell im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten) schaltet das 4MATIC-System in den „Sport“-Modus - für noch agileres Handling und einen weiter nach oben verschobenen Grenzbereich.

Spezifische Bauteile für hoch dynamisches Fahrverhalten

Das neue AMG Fahrwerk mit spezifischen Feder-Elementen und den neuen, frequenzselektiven Stossdämpfern bildet die Basis für den stabilen Geradeauslauf und das hoch dynamische Kurvenfahrverhalten mit geringer Wankneigung. Gleichzeitig konnte der Komfort gegenüber dem Vorgänger gesteigert werden. Längs- und Querdynamik sind perfekt aufeinander abgestimmt. Sämtliche Radführungsbauteile wurden grundlegend überarbeitet, um ein höhere maximale Querbeschleunigung bei gleichzeitig einfacher Beherrschbarkeit im Grenzbereich zu erreichen.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Konstruktion zum Einsatz. Die Radführung übernehmen je ein Querlenker unterhalb der Radmitte, ein Federbein und eine Spurstange. Die spezielle Achsgeometrie verringert die Antriebseinflüsse auf die Lenkung - für hohen Komfort und agiles Handling. Der neue Querlenker aus Aluminium reduziert die ungefederten Massen und ermöglicht so ein sensibleres Ansprechen der Federung. Die Bremssättel an der Vorderachse sind radial verschraubt - eine Technologie aus dem

Motorsport für mehr Stabilität. Der Fahrschemel ist starr angebunden und versteift damit den Vorderwagen zusätzlich.

Seite 9

Die 4-Lenker-Hinterachse ist über einen Hinterachsträger ebenfalls starr und damit besonders verwindungssteif mit der Karosserie verbunden. Pro Hinterrad gibt es drei Quer- und ein Längslenker sowie spezifische Lager. Diese Konstruktion garantiert ein Höchstmass an Fahrstabilität und Agilität.

Adaptive Verstelldämpfung AMG RIDE CONTROL mit drei Modi

Mit der optionalen adaptiven Verstelldämpfung AMG RIDE CONTROL kann der Fahrer zwischen drei unterschiedlichen Fahrwerkregelungen wählen. Das Spektrum reicht von komfortbetont bis sportlich orientiert. Das System arbeitet vollautomatisch und passt die Dämpfungskraft je nach Fahrsituation an jedem Rad dem Strassen- und Fahrzustand an. Dies geschieht in Millisekunden stufenlos in einem weit gespreizten Dämpfungskennfeld. Die Folge: Abrollkomfort und Agilität werden gleichermaßen erhöht.

Standfeste Hochleistungs-Bremsanlage

Die Hochleistungs-Bremsanlage sorgt für standfeste Verzögerung und kurze Bremswege. Beim Basismodell umfassen an der Vorderachse 4-Kolben-Monoblock-Festsättel die 350 x 34 Millimeter grossen Bremsscheiben, an der Hinterachse 1-Kolben-Faustsättel die 330 x 22 Millimeter grossen Bremsscheiben. Die Scheiben sind innen belüftet und gelocht, um die Wärme besser abzuleiten und Bremsfading auch bei extremem Einsatz zu verhindern. Die grau lackierten Bremssättel tragen einen weissen AMG Schriftzug.

Das S-Modell und das Basismodell mit optionalem AMG DYNAMIC PLUS Paket werden mit einer noch grösseren Bremsanlage verzögert, die mit 6-Kolben-Festsätteln und 360 x 36 Millimeter grossen Bremsscheiben an der Vorderachse ausgestattet ist. Hier sind die Bremssättel rot lackiert und tragen ein schwarzes AMG-Logo.

Lenkung mit spezieller Zahnstange und variabler Übersetzung

Die geschwindigkeitsabhängige, elektro-mechanische Sport-Parameterlenkung unterstützt mit ihrem direkten Einlenkverhalten eine sportliche Fahrweise. Sie verfügt über eine spezielle Zahnstange mit variabler Übersetzung und zwei Kennlinien: Je nachdem, welches Fahrprogramm der Fahrer gewählt hat,

vermittelt sie ein sportlich-straffes oder ein mehr komfort-betontes Lenkgefühl. Die starre Lagerung im Integralträger bindet die Lenkung noch besser an die Karosserie an und erhöht so die Lenkpräzision.

Seite 10

Grosse Spreizung der Fahrzeugcharakteristik

Die sechs AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme „Glätte“, „Comfort“, „Sport“, „Sport +“, „Individual“ und „RACE“ (Serie bei S-Modell, für Basismodell im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten) ermöglichen eine grosse Spreizung der Fahrzeugcharakteristik von komfortabel bis dynamisch. Dabei werden zahlreiche relevante Parameter verändert:

- Antrieb: Gaspedalkennlinie, Schaltzeiten und -zeitpunkte in den Ausprägungen Reduced, Moderate, Sport oder Dynamic
- Getriebe: automatisch oder manuell
- AMG DYNAMICS: Agilisierungsfunktionen wie Allradregelung, Lenkenskennlinie und ESP® Zusatzfunktionen in den Ausprägungen Basic, Advanced, Pro oder Master (Serie bei S-Modell, für Basismodell im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten)
- Abgasanlage: Klang und Ausprägung der Soundfunktionen Balanced oder Powerful
- Fahrwerk (bei optionalem AMG RIDE CONTROL Fahrwerk): in den Ausprägungen Comfort, Sport, Sport+

Mehr Agilität bei hoher Stabilität mit AMG DYNAMICS

Als Feature im Rahmen der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme verfügt der neue CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake über AMG DYNAMICS. Diese integrierte Agilitätsregelung erweitert die stabilisierenden Funktionen des ESP® um agilisierende Eingriffe in die Allradregelung, die Lenkenskennlinie und in ESP® Zusatzfunktionen. Bei dynamischer Kurvenfahrt bewirkt zum Beispiel ein kurzer Bremseneingriff am kurveninneren Hinterrad ein definiertes Giermoment um die Hochachse für spontanes und präzises Einlenken.

Dabei reicht die Spanne von extrem stabil bis hin zu hochdynamisch. Auf dem Multimedia-Display wird bei der Auswahl der Fahrprogramme das neue AMG DYNAMICS Symbol mit dem entsprechenden Zusatz angezeigt.

- „Basic“ ist den Fahrprogrammen „Glätte“ und „Comfort“ zugeordnet. Die Kompaktsportler zeigen hier ein sehr stabiles Fahrverhalten mit hoher Gierdämpfung.
- „Advanced“ wird im Programm „Sport“ aktiviert. Die 45er Modelle bleiben neutral ausbalanciert. Die geringere Gierdämpfung, weniger Lenkwinkelbedarf und die gesteigerte Agilität unterstützen dynamische Manöver wie beispielsweise Fahrten auf verwinkelten Landstrassen.
- „Pro“ (Abkürzung für „Professional“) gehört zum Programm „Sport+“. In „Pro“ wird der Fahrer noch stärker bei dynamischen Fahrmanövern unterstützt, die Agilität und Fahrbahnrückmeldung bei Kurvenfahrten weiter gesteigert.
- „Master“ ist mit dem Fahrprogramm „RACE“ gekoppelt (Serie bei S-Modell, für Basismodell im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten). Der „Master“-Modus richtet sich an Fahrer, die Dynamik und Fahrspass auf abgesperrten Rundstrecken erleben möchten. „Master“ bietet eine tendenziell leicht übersteuernde Fahrzeugbalance, geringen Lenkwinkelbedarf und ein agileres Einlenkverhalten. Auf diese Weise gewährleistet „Master“ höchste Agilität und bringt das fahrdynamische Potenzial optimal zur Geltung. Um in den „Master“-Modus zu gelangen, muss der Fahrer über den separaten Taster in der Mittelkonsole das ESP® in ESP® SPORT Handling Mode oder ESP® OFF schalten.

Im Fahrprogramm „Individual“ kann der Fahrer die AMG DYNAMICS Stufen „Basic“, „Advanced“, „Pro“ und „Master“ selbst festlegen.

Enge Verbindung von Mensch und Maschine

Das hochwertige Interieur schafft mit seiner sportlichen Ausstattung und dem MBUX Infotainmentsystem eine enge, persönliche Verbindung zwischen Mensch und Maschine. Fahrer und Beifahrer finden auf profilierten Sportsitzen eine fahraktive Sitzposition mit festem Seitenhalt. Die serienmässige Polsterung in der Kombination aus Ledernachbildung ARTICO und Mikrofaser DINAMICA schwarz ist zeitlos und setzt mit den roten Doppelziernähten AMG typische Akzente. Passend dazu abgestimmt sind die roten designo Sicherheitsgurte und das Zierelement des Instrumententrägers in Mikrofaser DINAMICA schwarz mit rotem Zierkeder. Und auch die verchromten Lüftungsdüsen werden durch einen roten Ring aufgewertet. Alternativ steht

eine Polsterung in Ledernachbildung ARTICO nevagrau/schwarz mit Doppelziernaht mittelgrau und Zierelement Aluminium mit Längsschliff hell zur Verfügung.

Gelbe Akzente betonen Rennsport-Charakter

Beim S-Modell ziehen sich gelbe Akzente durch den Innenraum und betonen den Rennsport-Charakter der stärkeren Modelle. Serienmässig sind hier ausserdem das AMG Performance Lenkrad in Leder Nappa/Mikrofaser DINAMICA mit gelber Kontrastziernaht, gelber 12-Uhr-Markierung, AMG Lenkradtasten und AMG Logo sowie die Ambientebeleuchtung an Bord.

Die Mittelkonsole in Hochglanzschwarz mit serienmässigem Touchpad enthält bei allen Modellen ein weiteres Bedienelement mit zusätzlichen Schaltern, mit denen sich das 3-stufige ESP[®], der manuelle Getriebemodus, die optionale adaptive Verstelldämpfung AMG RIDE CONTROL und die optionale AMG Performance Abgasanlage steuern lassen. In Kombination mit dem optionalen Leder-Paket ist die Einfassung der Konsole in Silberchrom ausgeführt.

MBUX Infotainmentsystem mit AMG spezifischen Anzeigen

Die Verbindung von sportlichem Design und aufwendigen Details zeigt sich auch beim MBUX Infotainmentsystem mit seinem innovativen Bedien- und Anzeigekonzept. MBUX schafft eine noch engere Verbindung zwischen Fahrzeug, Fahrer und Passagieren. Emotionale Inszenierungen unterstreichen die Verständlichkeit der Bedienstruktur und sind durch brillante 3D-Grafiken in höchster Auflösung gekennzeichnet. Optisch verschmelzen die beiden Displays unter einem gemeinsamen Deckglas zu einem Widescreen-Cockpit und betonen damit als zentrales Element die horizontale Ausrichtung des Interieur-Designs.

Beim Kombiinstrument kann der Kunde zwischen den drei AMG Anzeigestilen „Klassisch“, „Sport“ und „Supersport“ wechseln. Besonders markant ist der „Supersport“ Modus mit zentralem, runden Drehzahlmesser und balkenförmigen Zusatzinformationen, die sich links und rechts vom Drehzahlmesser befinden: Sie reichen perspektivisch dreidimensional bis in die Tiefe des Hintergrunds zu einem künstlichen Horizont.

Und selbstverständlich ist auch die wegweisende Sprachsteuerung an Bord, die mit dem Zuruf „Hey Mercedes“ aktiviert wird. MBUX erkennt und begreift

dank künstlicher Intelligenz nahezu alle Sätze aus den Infotainmentbereichen und der Fahrzeugbedienung, auch wenn sie indirekt geäußert werden.

AMG Performance Lenkrad mit optionalen Bedientasten

Für die perfekte Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug sorgt das Multifunktions-Sportlenkrad in Leder Nappa mit unten abgeflachtem Lenkradkranz und perforiertem Griffbereich sowie je nach Polsterung roten, gelben oder schwarzen Ziernähten und Blende in Silberchrom. Die galvanisierten Lenkradschalt paddles ermöglichen mit manuellen Schaltvorgängen noch sportlicheres Fahren.

Die S-Modelle sind serienmässig mit dem AMG Performance Lenkrad in Leder Nappa/Mikrofaser DINAMICA ausgestattet (optional für Basismodell). Mit den AMG-Lenkradtasten (Serie bei S-Modellen, optional für die Basisvarianten in Verbindung mit Performance Lenkrad) lassen sich die AMG Fahrprogramme direkt angesteuern und weitere AMG Funktionen griffgünstig direkt am Lenkrad bedienen.

Die Daten im Überblick

	Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake	Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake
Motor	2,0-Liter-R4 mit wälzgelagertem Twin-Scroll-Abgasturbolader	2,0-Liter-R4 mit wälzgelagertem Twin-Scroll-Abgasturbolader
Hubraum	1.991 cm ³	1.991 cm ³
Max. Leistung	285 kW (387 PS) bei 6.500/min	310 kW (421 PS) bei 6.750/min
Max. Drehmoment	480 Nm bei 4.750-5.000/min	500 Nm bei 5.000-5.250/min
Antrieb	AMG Performance 4MATIC+ vollvariabler Allradantrieb mit AMG TORQUE CONTROL	AMG Performance 4MATIC+ vollvariabler Allradantrieb mit AMG TORQUE CONTROL
Getriebe	AMG SPEEDSHIFT DCT 8G Doppelkupplungsgetriebe	AMG SPEEDSHIFT DCT 8G Doppelkupplungsgetriebe
Kraftstoffverbrauch kombiniert	8,3-8,2 l/100 km*	8,4-8,2 l/100 km*
CO₂-Emissionen kombiniert	191-188 g/km*	191-188 g/km*
Effizienzklasse	E	D
Beschleunigung 0-100 km/h	4,1 s	4,0 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h**	270 km/h***

* Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die NEFZ-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.

** elektronisch abgeregelt, mit AMG Driver's Package 270 km/h; *** elektronisch abgeregelt

Ansprechpartner:

Patrick Bossart, Head of Corporate Communications Mercedes-Benz Schweiz
Tel.: +41 (0)44 755 88 23, media_ch@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:
www.media.daimler.com, <https://media.mercedes-benz.com> und
www.mercedes-benz.com