



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake

Informacja prasowa

Modelowy atleta, przygotowany na wszelkie ewentualności

25 lipca 2019 r.

Affalterbach. Emocjonujący, dynamiczny, indywidualista: Mercedes-AMG prezentuje CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake oraz CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake (zużycie paliwa w cyklu łączonym 8,2-8,4 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu łączonym 188-191 g/km) – dwa nowe, mocne auta kompaktowe, które łączą sportowego ducha z wysokim stopniem funkcjonalności. Ich dwulitrowy czterocylindrowy silnik turbo jest mocniejszy niż kiedykolwiek – generuje 285 kW (387 KM) lub 310 kW (421 KM). To zestawienie ekstremalnie sportowych osiągnięć (przyspieszenie 0-100 km/h w 4,1/4,0 s) z elastycznie konfigurowalnym wnętrzem i zwiększoną pojemnością bagażnika Mercedes-AMG kieruje do młodej grupy docelowej, która prowadzi aktywny, zróżnicowany styl życia – zarówno w pracy, jak i w czasie wolnym.

Mercedes-AMG dynamicznie poszerza gamę swoich modeli. „Nowy CLA 45 Shooting Brake to już trzecia propozycja w naszej zupełnie nowej gamie kompaktowych modeli z serii Performance (o wysokich osiągnięciach – przyp. tłum.). I dowód na to, że nasza oferta jest dostosowana do wszystkich typów potrzeb klientów” – powiedział Tobias Moers, dyrektor generalny Mercedes-AMG GmbH.

Jedną z nowości, która ma znaczący wpływ na niezrównane wrażenia z jazdy, jest aktywny, w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance

4MATIC+: po raz pierwszy układ ten oferuje selektywny rozdział momentu obrotowego pomiędzy kołami tylnej osi za pośrednictwem systemu AMG TORQUE CONTROL. Oznacza to, że siła napędowa jest rozdzielana pomiędzy lewe i prawe tylne koło w sposób bardzo elastyczny i z różnymi przełożeniami, w zależności od sytuacji na drodze – co zapewnia optymalną przyczepność, niezależnie od warunków i przebiegu trasy. Co więcej, spektakularny tryb Drift (standard w wersji S, element opcjonalnego pakietu AMG DYNAMIC PLUS dla wariantu podstawowego) zapewnia jeszcze większą radość z jazdy. To zasługa nowo opracowanego mechanizmu różnicowego tylnej osi, który po raz pierwszy korzysta z dwóch sprzęgieł wielopłytkowych. Otwierają się one i zamykają z prędkością błyskawicy, indywidualnie kontrolując przepływ momentu obrotowego do każdego z tylnych kół.

Design: sportowy i muskularny

Także z zewnątrz nowe CLA 45 Shooting Brake jest „napakowane” emocjami: długa maska, linia szyb w stylu coupé, muskularne błotniki i opadająca linia dachu zdradzają geny sportowych aut. Specjalna osłona chłodnicy AMG z pionowymi listwami nie pozostawia wątpliwości co do przynależności modelu do rodziny AMG Performance, a wyraźny „nos rekina”, smukłe reflektory i płaska, aerodynamicznie wyprofilowana pokrywa silnika z mocnymi przetłoczeniami wizualnie obniżają przednią partię nadwozia.

Imponującą prezencję podkreślają również szersze przednie błotniki z zaakcentowanymi nadkolami, które zapewniają przestrzeń dla poszerzonej przedniej osi. Przypominający dysze kształt wlotów powietrza nawiązuje

do AMG GT 4-drzwiowego Coupé. Przedni splitter płynnie przechodzi w kurtyny powietrzne przed przednimi kołami, optymalizujące przepływ powietrza w interesie poprawy efektywności aerodynamicznej i współczynnika oporu powietrza.

Tylny pas zwraca uwagę dwiema okrągłymi podwójnymi rurami wydechowymi (o średnicy 82 mm każda) i szerokim optycznie zderzakiem. Odmiana S otrzymuje jeszcze większe, 90-milimetrowe końcówki układu wydechowego z wewnętrznym rowkowaniem i napisem „AMG”. Wrażenie szerokości dodatkowo podkreślają smukłe, dwuczęściowe tylne lampy. Dyfuzor z czterema pionowymi „płetwami” przyczynia się do lepszych parametrów aerodynamicznych.

Szerokość otworu załadunkowego – 871 mm – jest znacznie większa niż w poprzedniku (635 mm). Dodatkowo tylna klapa może być otwierana bezdotykowo. 505-litrowy bagażnik jest wystarczająco duży, aby pomieścić mnóstwo sprzętu rekreacyjnego i sportowego.

Nadwozie: intensywnie wzmocnione

Podobnie jak w przypadku Coupé, projektanci AMG znacznie wzmocnili nadwozie CLA 45 Shooting Brake, zapewniając mu „bazę” dla uzyskania precyzyjnych właściwości jezdnych oraz stabilności rozstawu i pochyleń kół – również podczas szybkiej jazdy. Sztywność skrętną przedniej części pojazdu zwiększa lekka aluminiowa płyta przykręcona pod silnikiem. Lista modyfikacji obejmuje również rozpórkę przednich kielichów i dodatkowe łączniki

podłużnic, minimalizujące ruchy przedniej partii nadwozia. Dodatkowo sztywność zwiększają ukośne wzmocnienia z przodu i z tyłu podwozia.

Nowy 4-cylindrowy silnik turbo o wysokiej mocy

Zupełnie nowa 2,0-litrowa jednostka o mocy do 310 kW (421 KM) jest najmocniejszym na świecie 4-cylindrowym motorem turbo wytwarzanym seryjnie. W stosunku do poprzednika generuje dodatkowe 30 kW (40 KM). Wzrósł również maksymalny moment obrotowy – z 475 do 500 Nm. Nowy silnik powstaje na innowacyjnej linii produkcyjnej w Affalterbach, zgodnie z zasadą „Jeden człowiek, jeden silnik”.

Czterocylinndrowiec zapewnia wyjątkowe osiągi w dwóch klasach mocy: 285 kW (387 KM) w wersji podstawowej oraz 310 kW (421 KM) w odmianie S. Nowe kompaktowe samochody sportowe przyspieszają od 0 do 100 km/h w rekordowym czasie: CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake potrzebuje na to jedynie 4,0 s, a bazowy CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake – 4,1 s. Prędkość maksymalna wariantu S jest elektronicznie ograniczona do 270 km/h, a podstawowego – do 250 km/h (z opcjonalnym Pakietem Kierowcy AMG także wynosi 270 km/h).

Poza wydajnością nowa konstrukcja imponuje natychmiastową reakcją na gaz. W tym celu krzywa momentu obrotowego została starannie wyważona (tzw. kształtowanie momentu obrotowego): jego maksymalna wartość – 500 Nm – jest dostępna w zakresie 5000-5250 obr./min (wersja podstawowa: 480 Nm przy 4750-5000 obr./min). Dzięki takiej konfiguracji inżynierowie AMG uzyskali charakterystykę zbliżoną do motoru wolnossącego.

Konstrukcja silnika: inteligentne detale

Nowy silnik wyróżniają liczne inteligentne rozwiązania konstrukcyjne. W porównaniu do 4-cylindrowej jednostki stosowanej w serii 35, również montowanej poprzecznie, nowy motor jest obrócony wokół swojej pionowej osi o 180 stopni. Oznacza to, że turbosprężarka i kolektor wydechowy znajdują się z tyłu, z boku ściany grodziowej, a układ dolotowy „wylądował” z przodu. Taka konfiguracja pozwala na uzyskanie możliwie płaskiego, aerodynamicznie zoptymalizowanego designu przedniej partii karoserii. Co więcej, nowa koncepcja umożliwia zastosowanie znacząco udoskonalonych przewodów powietrza – krótszych i o mniejszej liczbie przejść.

Nowa turbosprężarka twin-scroll łączy optymalną szybkość reakcji przy niskich prędkościach obrotowych silnika z wysoką mocą w górnym zakresie skali obrotomierza. Wały sprężarki i turbiny po raz pierwszy zamontowano na łożyskach tocznych, minimalizując mechaniczne tarcie w turbosprężarce. W rezultacie odznacza się ona żwawszą reakcją i szybciej osiąga swoją maksymalną prędkość (169 000 obr./min).

Dwulitrowa jednostka bryluje także pod względem maksymalnego ciśnienia doładowania – 2,1 bara. Elektronicznie sterowany zawór upustowy typu wastegate pozwala na jeszcze dokładniejsze i bardziej elastyczne sterowanie ciśnieniem doładowania, a jednocześnie optymalizuje szybkość reakcji – zwłaszcza przy częściowej zmianie obciążenia.

Większe zawory wydechowe dla szybszych cykli gazowych

Zmiana położenia i delikatne pochylenie dysz wtryskiwaczy oraz zespołu świecy zapłonowej w głowicy cylindrów pozwoliły na znaczne powiększenie zaworów wydechowych względem poprzedniego silnika. Większe przekroje kanałów wydechowych pozwalają na wypuszczanie gazów z komór spalania przy niskich stratach i zmniejszają zjawisko odpowietrzania („wypychania” powietrza) wskutek pracy tłoka. Dwa górne wałki rozrządu sterują pracą 16 zaworów za pomocą zoptymalizowanych pod względem masy popychaczy rolkowych. Regulacja wałka rozrządu po stronie dolotowej i wydechowej pozwala uzyskać doskonałą responsywność i optymalizuje przebieg obiegu gazowego w każdym punkcie pracy. Kolejne rozwiązanie to elastyczna regulacja zaworów CAMTRONIC po stronie wydechowej, z dwiema krzywkami o różnej geometrii przypadającymi na jeden zawór. Efekt: jeszcze lepsza reakcja na ruchy pedału gazu przy niskich obrotach, płynna i oszczędna jazda w zakresie średnich obrotów oraz oddawanie pełnej mocy w górnych rejestrach obrotomierza.

Dwustopniowy wtrysk benzyny dla uzyskania optymalnej mocy

Po raz pierwszy nowy 4-cylindrowy silnik o wysokich osiąгах otrzymał dwustopniowy wtrysk paliwa. W pierwszym etapie szybkie, precyzyjnie dawkujące paliwo piezoelektryczne wtryskiwacze dostarczają benzynę do komór spalania pod ciśnieniem do 200 barów – w ramach wielokrotnego wtrysku, sterowanego przez układ zarządzania silnikiem zgodnie z wymaganiami. W drugim etapie do akcji wkracza dodatkowy układ wtrysku paliwa do kolektora dolotowego, korzystający z zaworów elektromagnetycznych – istotny dla uzyskania wysokiej mocy.

Ponadto silnik korzysta z funkcji zarządzania temperaturą oleju, która kontroluje fazę rozgrzewania i elastycznie reguluje temperaturę oleju silnikowego. Dzięki temu jednostka szybciej osiąga temperaturę roboczą przy ograniczeniu tarcia oraz zużycia eksploatacyjnego. Dodatkowo ma to pozytywny wpływ na środowisko, zmniejsza bowiem zużycie paliwa i emisję spalin podczas uruchamiania „na zimno”. Pakiet techniczny nowego czterocylindrowego motoru AMG obejmuje również zarządzanie alternatorem, funkcję ECO start/stop z szybkim „restartem” silnika, żeglowanie oraz filtr cząstek stałych.

Dwusprzęgłowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT DCT 8G

Również 8-stopniowa przekładnia dwusprzęgłowa AMG SPEEDSHIFT DCT 8G ma swój wkład w zwinny, dynamiczny charakter Mercedesów-AMG z serii 45. Poszczególne przełożenia skonfigurowano z myślą o tym, by kierowca mógł doświadczać bardzo spontanicznego przyspieszenia we wszystkich zakresach prędkości – w połączeniu z szybkim przełączaniem biegów. W zależności od wybranego trybu jazdy AMG DYNAMIC SELECT kierowca ma do dyspozycji określoną konfigurację napędu o różnych charakterystykach przepustnicy i doboru przełożeń. Standardowa funkcja wyścigowego ruszania – RACE-START – pozwala na uzyskanie maksymalnego przyspieszenia ze startu zatrzymanego. Dotyczy to również brzmienia napędu, z częściową przerwą w zapłonie podczas zmiany biegu na wyższy, oraz automatycznej funkcji podwójnego wysprzęglenia przy redukcji. Nie zapomniano też o efektywności: w trybie Comfort aktywna jest funkcja

ECO start/stop, a w programie Individual można uruchomić funkcję „żeglowania”.

Napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+ z AMG TORQUE CONTROL

Niezwykle dynamiczne wrażenia z jazdy w istotnym stopniu wspomaga w pełni elastyczny napęd na wszystkie koła. Jego sekretem jest nowy mechanizm różnicowy tylnej osi z AMG TORQUE CONTROL: dysponuje on dwoma elektronicznie sterowanymi wielotarczowymi sprzęgłami. Każde z nich połączono z wałem napędowym tylnej osi. W ten sposób siła napędowa może być całkowicie zmiennie „przerzucana” nie tylko pomiędzy osiami, ale także selektywnie między lewym i prawym tylnym kołem. Efekt: niezmiennie optymalna trakcja, nawet w niesprzyjających warunkach drogowych i podczas ekstremalnych manewrów na zakrętach, na przykład na torze wyścigowym. Co więcej, to wyrafinowane rozwiązanie zapewnia warunki do realizacji trybu Drift (standard w wariantcie S, element opcjonalnego pakietu AMG DYNAMIC PLUS w odmianie podstawowej), który umożliwia wprowadzanie auta w boczny poślizg – dla jeszcze większej przyjemności z jazdy. Tryb driftowania można wywołać w programie jazdy RACE, za pomocą łopatek zmiany biegów – pod warunkiem, że system ESP® został wyłączony, a skrzynia biegów pracuje w trybie ręcznym.

Przekazywanie momentu napędowego na przednią i tylną oś oraz pomiędzy dwoma tylnymi kołami odbywa się elektromechanicznie. Czynniki wpływające na rozkład siły napędowej to nie tylko prędkość jazdy, przyspieszenie boczne i wzdłużne oraz kąt skrętu kół, ale również różnica prędkości obrotowej między

poszczególnymi kołami, wybrany bieg oraz pozycja pedału przyspieszenia. Główna przewaga sterowania elektromechanicznego nad elektrohydraulicznym dotyczy bardziej wyrafinowanej dynamiki jazdy – przede wszystkim z uwagi na znacznie szybszą reakcję i niezależne od prędkości ściskanie tarcz w całym zakresie ich regulacji. Napęd 4MATIC ma dwie charakterystyki działania, przypisane do odpowiednich trybów jazdy: komfortową i sportową.

Zawieszenie: specjalne elementy dla uzyskania wysokiej dynamiki jazdy

Nowe zawieszenie AMG ze specjalnymi elementami sprężystymi i nowymi amortyzatorami o selektywnej częstotliwości tłumienia stanowi podstawę dla uzyskania wysokiej stabilności kierunkowej i bardzo dynamicznej charakterystyki pokonywania zakrętów przy ograniczonych przechyłach nadwozia. Jednocześnie na tle poprzednika nowa seria 45 oferuje wyższy poziom komfortu jazdy. W konstrukcji przedniej osi zastosowano kolumny McPhersona. Specjalna geometria osi zmniejsza wpływ napędu na działanie układu kierowniczego, zapewniając wysoką wygodę oraz zwinność prowadzenia. Nowy wahacz poprzeczny z aluminium pozwala zredukować masy nieresorowane, zwiększając czułość reakcji sprężyn. Zaciski hamulcowe na przedniej osi są mocowane promieniowo – to rozwiązanie znane ze świata motorsportu, służące większej stabilności. Czterodrożkowe tylne zawieszenie odznacza się wysoką sztywnością skrętną, a jego architektura zapewnia maksymalną stabilność jazdy.

Opcjonalny adaptacyjny system tłumienia AMG RIDE CONTROL oferuje kierowcy wybór pomiędzy trzema różnymi trybami pracy zawieszenia – jego spektrum sięga od zestrojenia komfortowego po sportowe.

Bez oznak słabości: wysokowydajny układ hamulcowy

Wysokowydajny układ hamulcowy pozwala na błyskawiczne wytracanie prędkości i zapewnia krótkie drogi hamowania. Przednią oś zaopatrzone w czterotłoczkowe stałe zaciski typu monoblok oraz tarcze o wymiarach 350 x 34 mm, a tylną – w jednotłoczkowe zaciski pływające oraz tarcze o wymiarach 330 x 22 mm. Aby lepiej odprowadzać ciepło i zapobiegać spadkom skuteczności przy wielokrotnych hamowaniach, nawet w ekstremalnych warunkach, tarcze są wewnętrznie wentylowane i perforowane. Szare zaciski zdobi białe logo AMG.

W wariancie S montowany jest jeszcze wydajniejszy układ hamulcowy, który z przodu wyróżnia się 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami i tarczami hamulcowymi o wymiarach 360 x 36 mm. W tym przypadku zaciski hamulcowe są lakierowane na czerwono i mają czarne logo AMG.

Układ kierowniczy ze specjalną przekładnią o zmiennym przełożeniu

Progresywny, elektromechaniczny sportowy układ kierowniczy swoją bezpośrednią charakterystyką wspiera kierowcę w sportowym stylu jazdy. Ma przekładnię o zmiennym przełożeniu i dwa tryby działania: zależnie od wybranego programu jazdy wyróżnia się większym oporem lub pracuje lżej, w sposób bardziej zrelaksowany. Szttywne mocowanie na zintegrowanym

wsporniku zapewnia jeszcze lepsze połączenie układu kierowniczego z nadwoziem, a tym samym zwiększa precyzję prowadzenia.

Sześć trybów jazdy: szeroki zakres regulacji charakterystyki pojazdu

Gama sześciu trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT – Slippery (na śliskie nawierzchnie), Comfort, Sport, Sport+, Individual oraz torowy RACE (standard dla wariantu S, element opcjonalnego pakietu AMG DYNAMIC PLUS dla odmian bazowych) – zapewnia szeroką rozpiętość charakterystyki samochodu, od komfortowej po dynamiczną. Każdy z programów modyfikuje działanie podzespołów napędu (np. reakcja na gaz, czas zmiany przełożeń), układu wydechowego i podwozia (z opcjonalnym zawieszeniem AMG RIDE CONTROL).

W ramach trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT nowy CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake oferuje też AMG DYNAMICS – zintegrowaną kontrolę dynamiki jazdy, która poszerza funkcje stabilizacyjne ESP® m.in. o poprawiające zwinność interwencje w sterowaniu napędem 4x4. Na przykład w szybkich zakrętach krótki impuls w układzie hamulcowym tylnego koła po wewnętrznej stronie łuku generuje określony ruch odchylający wokół osi pionowej z myślą o szybkim, precyzyjnym wejściu w zakręt. AMG DYNAMICS oferuje cztery programy (bazowy Basic, zaawansowany Advanced, profesjonalny Pro oraz „mistrzowski” Master), przypisane do różnych trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT.

Człowiek i maszyna: ściśle połączenie w ścisłym sojuszu

Sportowe wyposażenie i system informacyjno-rozrywkowy MBUX sprawiają, że w wysokiej jakości kabinie nowego CLA 45 4MATIC+ Shooting Brake rodzi się bliska, osobista więź między człowiekiem a maszyną. Kierowca i pasażer z przodu mają do dyspozycji mocno wyprofilowane, sportowe fotele, standardowo pokryte tapicerką łączącą czarną syntetyczną skórę ARTICO i mikrofibrę DINAMICA. Nie zabrakło typowego dla AMG akcentu w postaci podwójnych, czerwonych przeszyci. W ten schemat kolorystyczny wpisują się czerwone pasy bezpieczeństwa designo i wykończenie deski rozdzielczej czarną mikrofibrą DINAMICA z czerwoną nicią, a także pierścienie otworów wentylacyjnych w tym samym kolorze. Alternatywnie dostępna jest tapicerka z syntetycznej skóry ARTICO w zestawieniu kolorystycznym szary neva/czarny z szarymi, podwójnymi przeszyciami i elementami ozdobnymi z aluminium o podłużnym szlifie.

We wnętrzu wersji S uwagę zwracają żółte akcenty, podkreślające jej bardziej sportowy charakter. Standardowe wyposażenie obejmuje tu również kierownicę AMG Performance pokrytą skórą nappa i mikrofibrą DINAMICA, z żółtym pierścieniem na godzinie 12 i przyciskami zapewniającymi dostęp do istotnych funkcji pojazdu, takich jak obsługa trybów jazdy.

Podane wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ określono zgodnie z zalecaną metodą pomiarową – NEDC dla emisji CO₂ (zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego EU 2017/1153). Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22