



Communiqué de presse

28 février 2020

Le nouveau Mercedes-AMG GLA 45 4MATIC+ :

Un SUV Performance compact pour toutes les circonstances

Affalterbach. Un tour rapide sur un circuit de course ou un week-end à la montagne avec les affaires de sport dans le coffre : le nouveau GLA 45 S 4MATIC maîtrisent parfaitement une multitude de disciplines et convainquent avec une dynamique de conduite impressionnante. Le moteur de 2,0 litres est le plus puissant moteur turbo quatre cylindres produit en série. Avec ses 421 ch, il est déjà bien plus puissant que son prédécesseur. La transmission intégrale active Performance AMG 4MATIC+ entièrement variable répartit la force à l'essieu arrière roue par roue via AMG TORQUE CONTROL et offre ainsi la base pour une traction optimale dans toutes les conditions de conduite. Ces performances sont obtenues grâce à un nouveau différentiel arrière disposant de deux embrayages multidisques – un pour chaque roue arrière. La boîte de vitesses à double embrayage 8G-DCT SPEEDSHIFT AMG répartit la force en quelques fractions de seconde en fonction de la situation de conduite.

« La deuxième génération de nos véhicules sportifs-compacts et extrêmement appréciés est désormais complète. Avec les Mercedes-AMG GLA 45 et GLA 45 S, la gamme GLA dispose à présent elle aussi de notre moteur turbo à quatre cylindres novateur et établit ainsi des références dans le segment. En outre, le nouveau GLA 45 S ne se contente pas d'être beaucoup plus dynamique, il s'avère également plus fonctionnel au quotidien que son prédécesseur et séduit une clientèle dynamique, orienté loisirs », indique Tobias Moers, président du directoire de Mercedes-AMG GmbH.

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

Nouveau moteur turbo à quatre cylindres hautes performances

Avec 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 40 ch par rapport au modèle précédent. Le couple maximal a aussi augmenté de 475 à 500 newton-mètres.

* Pour de plus amples informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves, consultez le « Guide de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et de la consommation de courant » des voitures particulières neuves, qui est disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de Deutsche Automobil Treuhand GmbH sur www.dat.de.

Le sprint de 0 à 100 km/h est effectué par la nouvelle sportive compacte en un temps record : seulement 4,3 secondes pour le GLA 45 S 4MATIC. La vitesse maximale est bridée à 270 km/h départ usine.

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-mètre est disponible sur la plage allant de 5 000 à 5 250 tr/min. 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 plus 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 turbocompresseur répond de manière encore plus spontanée et monte plus rapidement en régime - jusqu'à maximum 169 000 tr/min. Avec une pression de suralimentation maximale de 2,1 bars, le moteur turbo à quatre cylindres de 2,0 litres est encore une fois en tête du segment. 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.

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

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 grande flexibilité, 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 8G-DCT SPEEDSHIFT AMG

Le caractère agile et dynamique est par ailleurs renforcé par la nouvelle boîte de vitesses 8 rapports à double embrayage **8G-DCT SPEEDSHIFT AMG**. Les démultiplications des différents rapports ont été définies pour que le conducteur bénéficie dans chaque plage de vitesse d’une réponse spontanée à l’accélération, de temps de passages courts et de régimes optimaux lors des montées en rapport pour un plaisir de conduite typique AMG. 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. C’est également le cas pour avec la sonorité du moteur qui prévoit des interruptions partielles du contact lors des montées en régime et en fonction de double débrayage automatique à la descente de rapports. L’efficacité n’est pas en reste : dans le programme de conduite « Confort », 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 à l’expérience de conduite dynamique et inédite. 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 arrière gauche et droite. Pour une motricité toujours optimale, y compris dans des conditions difficiles et en cas de nombreux virages, notamment sur circuit.

Régulation électromécanique très rapide

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 du couple 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 « Confort ». Dans les programmes « Pro » et « Master », le système 4MATIC s’enclenche dans le mode « Sport », pour une agilité encore accrue et une plage limite relevée.

Composants spécifiques de train roulant pour un comportement de marche encore plus dynamique

Le nouveau train roulant AMG est pourvu d'un comportement très dynamique en virage avec un faible roulis. 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 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 pour chaque 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 propose au conducteur 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 vont de pair.

Système de freinage hautes performances résistant

Le système de freinage hautes performances 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.

Direction à crémaillère spécifique et démultiplication variable

La direction paramétrique AMG 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 programmes de conduite

Les six programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG « Chaussée glissante », « Confort », « Sport », « Sport + », « Individual » et « RACE » permettent un plus large étagement des caractéristiques du véhicule, du mode confortable au mode hautement 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
- 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® Basic, Advanced, Pro ou Master (de série sur le modèle S, inclus dans le Pack DYNAMIC PLUS AMG optionnel pour le modèle de base)
- Train de roulement : en mode Confort, Sport, Sport+
- Système d'échappement : sonorité et fonctions sonores Balanced ou Powerful

Surcroît d'agilité et stabilité élevée avec AMG DYNAMICS

Le nouveau GLA 45 4MATIC+ dispose avec AMG DYNAMICS d'une 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 « Confort ». Le véhicule affiche dans ce mode un comportement de marche très stable avec une nette atténuation des mouvements de lacet.
- « Advanced » est activé dans le programme « Sport ». Le comportement de marche est assez équilibré et neutre. Les mouvements d'embarquée 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 ». Le mode « Master » s'adresse aux conducteurs à la recherche de dynamisme et de 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. 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 ». En outre, le réglage peut être directement sélectionné via les touches au volant AMG.

Caisse nue renforcée

Les développeurs AMG ont renforcé la caisse nue qui constitue la base d'un comportement directionnel précis, apporte 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. A cela s'ajoutent les barres diagonales avant et arrière au niveau du soubassement qui accroissent encore la rigidité. Le résultat : un vrillage nettement réduit de la carrosserie autour des axes longitudinal et transversal, et donc des mouvements de roulis et de tangage limités dans les virages, lors du freinage et en cas d'alternance de charge.

Extérieur athlétique et musculeux

Le nouveau GLA 45 suscite également l'émotion avec son design extérieur : un capot moteur allongé avec bosselages stylisés, la partie supérieure compacte de l'habitacle et des épaules musclées au-dessus du passage des roues arrière présentent clairement les gènes d'une voiture de sport. La calandre AMG avec ses lamelles verticales identifie clairement le nouvel arrivant comme membre de la famille Performance AMG. Les phares LED hautes performances de série éclairent la chaussée. Les ailes avant avec passages de roues saillants et les grandes prises d'air avec inserts chromés dans les lamelles contribuent également à cette forte présence. Le splitter avant chromé optimise le flux d'air et les performances aérodynamiques.

Lorsque l'on regarde le véhicule de profil, ce sont les jantes alliage de 20" à 5 doubles branches à l'aérodynamique optimisée et les panneaux de porte avec inserts chromés ou en finition noir brillant (en option) qui attirent l'attention. Le SUV performance compact peut également être équipé de jantes alliage de 21".

La partie arrière se distingue par des sorties d'échappement ovales de 90 mm de diamètre à surface intérieure cannelée et dotées du monogramme 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'intérieur montre le lien étroit entre l'homme et la machine

Avec son équipement sport et le système d'infodivertissement 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. Il est possible de commander en option les sièges Performance AMG. 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 du combiné d'instruments en design carbone AMG. 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. En outre, quatre garnitures cuir sont disponibles en option.

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 au volant AMG et logo AMG, ainsi qu'un éclairage d'ambiance.

La console centrale en finition laque avec pavé tactile de série est complétée sur tous les modèles d'un autre bloc de commandes avec contacteurs supplémentaires pour le pilotage de l'ESP® à 3 niveaux, du mode manuel de la boîte de vitesses, de l'amortissement réglable adaptatif RIDE CONTROL AMG et du système Real Performance Sound AMG (option).

Système d'infodivertissement MBUX développé par affichages AMG spécifiques

Le design sport rehaussé de détails raffinés englobe également le système d'infodivertissement 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 contribue à la bonne compréhension des commandes grâce à 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'incrètent dans une perspective tridimensionnelle dans le fond de l'écran, créant l'illusion d'un horizon. Le menu AMG permet au conducteur d'accéder à des affichages spécifiques tels que l'affichage du rapport, Warm-up, Set-up, l'accéléromètre, Race-Timer et les caractéristiques du moteur. L'écran multimédia tactile souligne lui aussi le caractère dynamique du modèle. Il intègre des affichages spécifiques AMG tels que la visualisation des programmes de conduite et des données télémétriques.

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

Le volant Performance AMG avec touches au volant

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.

Le modèle S est doté de série du volant Performance AMG en cuir Nappa/microfibre. Les touches au volant AMG placées à portée de main permettent de piloter directement les programmes de conduite AMG et de commander d'autres fonctions AMG au niveau du volant.

Enregistreur de données pour une utilisation sur circuit : AMG TRACK PACE

L'ingénieur de course virtuel AMG TRACK PACE est disponible de série. Lors de l'évolution sur circuit, il enregistre en permanence plus de 80 paramètres spécifiques au véhicule (vitesse, accélération, par exemple). S'y ajoutent l'affichage des temps au tour et pour certaines portions d'un circuit, ainsi que la différence par rapport au temps de référence. Certains éléments de l'affichage s'allument en vert ou en rouge ; le conducteur peut ainsi percevoir immédiatement, sans lire de chiffres, s'il est plus rapide ou plus lent que le meilleur temps.

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

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

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

Expérience sonore

Le système d'échappement AMG favorise le caractère à la fois sportif et fonctionnel au quotidien des nouveaux modèles. Selon le programme de conduite choisi, la sonorité couvre une large palette allant d'un son équilibré et discret (dans les programmes Chaussée glissante, Confort et Sport) à un son sportif véhiculant les émotions (Sport+ et RACE). Les plages caractéristiques correspondantes sont gérées selon le régime et la charge via un volet d'échappement. Le Real Performance Sound AMG est disponible en option. Avec cette technologie, les designers sonores d'AMG ont réussi à récupérer le vrai son du moteur au moyen d'un capteur spécialement développé et à l'amener dans l'habitacle afin d'offrir encore plus d'émotions.

Les principales caractéristiques en un coup d'œil

	Mercedes-AMG GLA 45 S 4MATIC+
Moteur	4 cylindres en ligne de 2,0 litres avec turbocompresseur twin-scroll et paliers à roulement
Cylindrée	1 991 cm ³
Puissance maxi	310 kW (421 ch) à 6 750 tr/min
Couple maxi	500 Nm de 5 000 à 5 250 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG entièrement
Boîte de vitesses	Boîte de vitesses à double embrayage 8G-DCT SPEEDSHIFT AMG
Consommation en cycle mixte	9,3-9,2 l/100 km*
Emissions de CO ₂ en	212-210 g/km*
Catégorie de	E
Accélération de 0 à	4,3 s
Vitesse maximale	270 km/h**

* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite.

Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153.

Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

** bridage électronique

Interlocuteurs France :

Grégory Delépine : +33 (0)1 30 05 84 41, gregory.delepine@daimler.com

Clémence Madet : +33 (0)1 30 05 86 73, clemence.madet@daimler.com

De plus amples informations Mercedes-Benz sont disponibles sur www.mercedes-benz.com.

Vous trouverez des informations de presse et des services numériques sur notre plateforme en ligne

Mercedes me media sous <https://media.mercedes-benz.com/et> media.daimler.fr.

Pour en savoir plus sur des thèmes et événements actuels en lien avec Mercedes-Benz Cars, vous pouvez aussi vous rendre sur notre canal Twitter @MB_Press sur www.twitter.com/MB_Press.

Présentation de Mercedes-Benz AG

La société Mercedes-Benz AG englobe des activités globales de Mercedes-Benz Cars et de Mercedes-Benz Vans qui emploient 175 000 personnes dans le monde entier. Ola Källenius est le Président du Directoire de Mercedes-Benz AG. Le cœur d'activité de l'entreprise est le développement, la production et la vente de voitures particulières et de véhicules utilitaires, ainsi que les prestations de service. L'entreprise a également pour ambition d'être leader dans les domaines du multiplexage, de la conduite autonome et des modes de propulsion alternatifs, grâce à des innovations tournées vers l'avenir. Son portefeuille de produits comprend la marque Mercedes-Benz, avec labels Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach et Mercedes me, ainsi que la marque smart et la marque de produits et de technologie EQ pour ce qui est de l'électromobilité. Mercedes-Benz AG fait partie des plus grands constructeurs de voitures particulières très haut de gamme. En 2018, plus de 2,3 millions de voitures particulières et plus de 420 000 véhicules utilitaires légers ont été vendus. Dans ses deux secteurs d'activité, Mercedes-Benz AG continue à élargir régulièrement son réseau de production comprenant plus de 40 sites de production répartis sur quatre continents, en s'adaptant aux exigences de l'électromobilité. Parallèlement à cela, le réseau global de production de batteries se développe sur trois continents. La notion d'action durable joue un rôle décisif dans les deux secteurs d'activité. Pour l'entreprise, le développement durable consiste à créer une valeur durable profitant à toutes les parties prenantes : les clients, le personnel, les investisseurs, les partenaires commerciaux et la société dans son ensemble. La stratégie d'entreprise durable de Daimler en est la clé de voûte. L'entreprise se veut redevable des répercussions économiques, écologiques et sociales de son activité, tout au long de la chaîne de valeur.