

Gruppe



**Mercedes-AMG
C 63 Coupé**



**Mercedes-AMG
C 63 S Cabrio**

Man mag es kaum glauben, aber die vierte Generation der Mercedes C-Klasse ist inzwischen schon wieder vier Jahre alt. Höchste Zeit also für ein Facelift und etwas Modernisierung. Doch eines vorweg, liebe AMG-Fans – bei der Power hat sich rein gar nichts getan. Der bekannte Vierliter-V8-Biturbo leistet unverändert 476 oder 510 PS. Warum? Eine erschöpfende Antwort von AMG gab es dazu nicht; wir vermuten aber, dass es mit der Anpassung

an die neue Abgasnorm Euro 6d-Temp zu tun hat.

Egal, Dampf hatten C 63 und C 63 S schon immer genug. Nur in puncto Fahrwerk und Getriebe war hier und da noch nicht alles perfekt. Zu oft konnten die 63er ihre Leistung nicht optimal auf den Asphalt drücken, bei den Rundenzeiten hinkten sie der Konkurrenz von BMW hinterher. Doch bevor wir in die Technik eintauchen und erste Runden drehen, werfen wir einen Blick auf die neuen Kleider. Fans und Freaks

werden die optischen Änderungen sofort erspähen, für Laien dürften die Unterschiede zwischen altem und neuem C 63 dagegen nur schwer auszumachen sein. Auffälligstes Merkmal ist der Panamericana-Frontgrill mit seinen vertikalen Streben. Die Schürzen vorn und hinten wurden nur dezent modifiziert, die Doppelendrohrblenden erscheinen etwas voluminöser, die S-Modelle tragen ein Diffusorbrett. Wer es noch krawalliger mag und sogar auf Abtrieb hofft, der kann für

das C 63 Coupé ein Aero-Paket ordern. Das bringt zusätzlich einen Frontsplitter, Abrisskante mit Guernsey-Flap, breitere Seitenschweller, Flics im hinteren Stoßfänger sowie einen ausladenderen Heckklappen-spoiler mit.

Die Leuchteneinheiten sind vorn wie hinten neu; es gibt zwei Versionen der optionalen LED-Scheinwerfer einschließlich der Multibeam-Lichter mit Ultra-Range-Fernlicht. Neue Räder gibt es ebenfalls, zumindest in der Basis. Dann stecken



AMG liftet den C 63. Die Leistung bleibt bei 476 respektive 510 PS, elektronische Sperre und neun Gänge sind nun serienmäßig, dazu kommen ein volldigitales Cockpit und Telemetrie – wir weisen den Weg durch die Neuerungen



**Mercedes-AMG
C 63 Limousine**



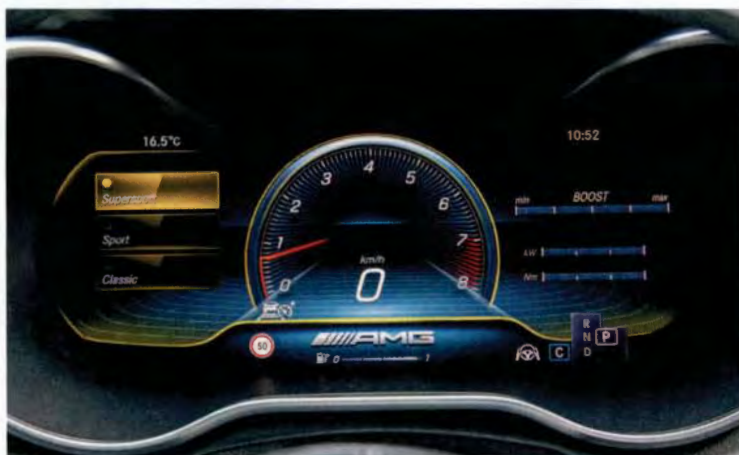
**Mercedes-AMG
C 63 S T-Modell**

Wer mit seinem C 63 auf die Rennstrecke geht, kann sich über AMG Track Pace Runden- und Sektorenzeiten, Streckengrafik, Delta-geschwindigkeiten und vieles mehr anzeigen lassen



an den Achsen aerodynamisch optimierte Zehnspeicher in 18 Zoll. Optional sind für alle Varianten wie bei den Vorgängern 19-Zöller und für das C 63 S Coupé 20-Zöller an der Hinterachse lieferbar. Apropos: Bislang sorgte beim C 63 eine mechanische und bei den S-Modellen eine elektronische Hinterachssperre für die gleichmäßige Verteilung der Power auf die Hinterräder. Nun kommt auch das Basismodell in den Genuss der elektronischen Regelung – ohne Aufpreis. »

Für die sportlichste C-Klasse, das C 63 S Coupé, wird es optional wieder Keramikbremsen, 20-Zöller an der Hinterachse und Sportreifen geben



Auch in die C-Klasse hat nun das volldigitale Instrumentendisplay Einzug gehalten. Die optionalen Performance-Sitze bieten besten Seitenhalt und sind mit dem neuen Modelljahrgang nun auch klimatisierbar



Nein, hier hat AMG nicht einfach bei Audi oder Porsche abgeschaut. Links klickt man sich durch die einzelnen Einstellmöglichkeiten, rechts dreht man von Comfort bis Race und stellt die Traktionskontrolle ein

Steigen wir ein. Auf den ersten Blick blieb alles beim Alten, die Mittelkonsole ist quasi unverändert. Auch die optionalen Sportsitze mit viel Seitenhalt tragen das bisherige Layout. Neu sind frischere Lederfarben und eine Kühlfunktion. Beim Blick nach vorn zeigen sich weitere Neuerungen: Das Lenkrad zeigt deutlich mehr Style und Alu. Dazu gibt's Touch-Bedienfelder wie in der E-Klasse, die auch hier nur mit viel Ausdauer zum Ziel führen. Darunter, links und rechts der Nabe, sitzen zwei neue Elemente. Die sehen aus wie die Powerregler von Porsche oder Audi, sind aber spezielle AMG-Gewächse. Rechts kann man sich wie bei der Konkurrenz durch Drehen von Comfort bis Race hochbeamen. Links sitzen zwei Tasten, mit denen man ESP, Auspuff und Fahrwerk einzeln nachschärfen kann. Der Clou: die AMG Traction Control, die neunstufige Traktionskontrolle aus dem AMG GT R. Funk-

Die 2018er C 63-Modelle sind auch an neuen LED-Scheinwerfern, Rückleuchten, Endrohren und Heckdiffusor erkennbar. Eine elektronische Sperre haben Basis und S-Modell serienmäßig



Das Lenkrad im Stil der E-Klasse mit Touch-Bedienfeldern und Performance-Drehregler/Tasten. Auf der Mittelkonsole thront das neue Zehn-Zoll-Display für Audio und Navigation, nach wie vor ohne Touch-Funktion

tioniert wie? Links die ESP-Taste auf off, rechts im Drehregler erscheint die Anzeige zum Einstellen der neun Schlupf-Kennlinien. Stufe eins für Nässe, neun ist komplett frei von Fahrhilfen.

Zündung an – vor dem Fahrer erwacht ein volldigitalisiertes Display. Mittlerer Drehzahlmesser (Einstellung Supersport), links und rechts Infokästen für Querkräfte, Luftdruck und was man sich noch so alles wünscht. Rechts daneben das im Vergleich zum Vorgänger deutlich größere Display für Navi und Radio, aber immer noch ohne Touchfunktion. Wählt man sich hier über den Drehregler in die Fahrprogramme, offenbart sich noch ein neues Feature: Dynamic Select, vier vorkonfigurierte ESP-Set-ups Basic, Advanced, Pro und Master. Noch nie konnte man sich seinen C 63 derart umfassend auf das eigene Fahrkönnen und die Strecken einstellen. »



Wie in Cabrio und Limousine wurde auch beim T-Modell das Fahrwerk dezent modifiziert; es vermittelt nun in den normalen Fahrprogrammen noch mehr Langstreckenkomfort



Die Leistung des V8-Biturbo blieb mit 476 oder 510 PS unverändert. Die Spitze steigt bei den S-Modellen auf 280/290 km/h



Technische Daten *	C 63	C 63 S
Motorbauart	V8	
Aufladung / Ladedruck	Biturbo / 1,2 bar	Biturbo / 1,3 bar
Einbaulage	vorn längs	
Ventile / Nockenwellen	4 pro Zylinder / 4	
Hubraum	3982 cm ³	
Bohrung x Hub	83,0 x 92,0 mm	
Verdichtung	10,5:1	
kW (PS) b. 1/min	350 (476) / 5500-6250	375 (510) / 5500-6250
Literleistung	120 PS/l	128 PS/l
Nm b. 1/min	650 / 1750-4500	700 / 2000-4500
Getriebe	9-Stufen-Automatik	
Antrieb	Hinterrad	
Bremsen vorn	360 mm innenbel. / gel.	390 mm innenbel. / gel.
Bremsen hinten	360 mm innenbelüftet / gelocht	
Bremsscheibenmat.	Stahl	
Radgröße vorn - hinten	8,5 x 18 - 9,5 x 18	9 x 19 - 9,5 x 19
Reifengröße vorn	245/40 R 18	245/35 R 19
Reifengröße hinten	265/40 R 18	265/35 R 19
Reifentyp	Michelin Pilot Super Sport (M0)	
Maße L / B / H in mm	4757 / 1839 / 1426	
Radstand	2840 mm	
Tank-/Kofferraumvol.	66 / 435 l	
Normverbrauch	9,9 l Super Plus	
CO ₂ -Ausstoß	227 g/km	
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	
Leergewicht	1670 kg	1680 kg
Leistungsgewicht	3,5 kg/PS	3,3 kg/PS
0-100 km/h	4,1 s	4,0 s
Höchstgeschwindigk.	250 km/h (abgereg.)	290 km/h (abgereg.)

Preise (Euro inkl. MwSt.)

Grundpreis	ca. 76 900 Euro	ca. 85 200 Euro
-------------------	------------------------	------------------------

* Herstellerangaben, bezogen auf die Limousine



Antriebsseitig kommt ein neues Getriebe zum Einsatz. Statt bisher sieben stehen nun neun Fahrstufen (mit nasser Anfahrkuppelung) inklusive kürzerer Schaltzeiten zur Verfügung. Die S-Modelle verfügen serienmäßig über dynamische Motorlager; rundum modifizierte Fahrwerkskomponenten gibt's dagegen für alle vier Karosserievarianten.

So etwas kann man natürlich nicht sehen, das muss man erfahren. Tun wir, am Bilster Berg stehen Limousine und Coupé bereit. Zuerst der Viertürer: Fahrprogramm auf Dynamic, ESP off, Traktion Stufe sechs. Sound? Schon nach drei Kurven ist es da, dieses breite Grinsen, wenn der V8 posaut. Das Fahrwerk scheint etwas zu soft, das Heck tanzt des Öfteren aus der Reihe, die Traktionskontrolle hat viel zu tun. Umstieg in das mattschwarze Coupé. Und hier ist bereits in Kurve eins alles klar, das Ding ist eine ganz andere Nummer. Die Lenkung agiert deutlich direkter, das Auto baut ex-

trem hohe Querb beschleunigung auf und bleibt stets bestechend stabil. Einlenken auf der letzten Rille, dank der dynamischen Motorlager kein Problem. Selbst Traktion Stufe sieben und acht geht ohne großes Übersteuern, die E-Sperre scheint im Vergleich zum Vorgänger nun perfekt abgestimmt zu sein. Das neue Getriebe? Die schnelleren Schaltzeiten merkt man kaum, die Paddel reagieren dafür etwas direkter.

Die Rennstrecke ist aber nur ein Teil des C 63-Reviers, Autobahn und Landstraße sind die eigentliche Domäne. Mit Cabriolet und T-Modell geht's nun durch das angrenzende Eggegebirge. Die letzten Test-C 63 fielen teils mit einer nicht optimal ausbalancierten Hinterachse und Nachwippen bei Bodenwellen auf. Das scheint nun passé. Im Comfort-Modus lassen sich die beiden nicht mehr aus der Ruhe bringen. In Sport und Sport Plus wird hingegen immer noch genügend Schärfe für Kurven und Topspeed geboten.



FAZIT

Guido Naumann

AMG hat beim C 63 an den richtigen Schrauben gedreht. Innen moderner, dazu ein Ich-kann-alles-Fahrwerk und clevere Elektronik. Doch welchen nehmen? Das Coupé ist auf Rennstrecke gepolt, Kombi und Cabrio für Familie und Sonnenanbeter. Die Limousine hat von allem etwas.