



Mercedes-Benz

Nowe modele Mercedes-AMG C 63

Informacja prasowa

Najmocniejszy z modeli Klasy C

26 lipca 2018 r.

Affalterbach. Potężne silniki V8, porywająca dynamika jazdy i charakterystyczny design – to wszystko sprawiło, że gama modelowa Mercedes-AMG C 63 zdobyła status bestsellera. Odmiany Limuzyna, Kombi, Coupé i Kabriolet (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 9,9-10,4 l/100 km; emisje CO₂ w cyklu łączonym: 227-236 g/km) wyróżniają się teraz bardziej wyrazistą stylizacją, zmodernizowanym wnętrzem i jeszcze większym potencjałem prowadzenia. Błyskawicznie pracująca przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G oraz 9-stopniowy układ kontroli trakcji AMG TRACTION CONTROL (w modelu C 63 S) windują dynamikę poprzeczną i wzdłużną na nowy poziom. Przyjemność z jazdy zwiększa także system AMG DYNAMICS: ten wbudowany układ kontroli sportowej jazdy rozszerza funkcjonalność ESP®, pozwalając precyzyjnie wymierzać dystrybucję momentu obrotowego na tylnej osi (tzw. wektorowanie momentu). Efekt: większa zwinność przy zachowaniu wysokiej stabilności. Również od strony wizualnej nowe modele C 63 budzą jeszcze większe emocje: charakterystyczna osłona chłodnicy AMG wpisuje się tożsamość marki, a jednocześnie podkreśla muskularny design. W kabinie uwagę zwraca opcjonalny, w pełni cyfrowy kokpit z niepowtarzalnymi ekranami AMG oraz nowa generacja kierownic AMG.

Klasa C 63 to prawdziwy fundament Mercedes-AMG. Kierowcy i fani ją uwielbiają, ponieważ na tle rywali jest jedyna w swoim rodzaju. Jej wizytówką pozostaje potężny silnik V8 – żaden inny model w segmencie nie oferuje takiej jednostki. Widlasta „ósemka” stanowi bezdyskusyjną część tożsamości marki AMG. Również tylny napęd, specjalnie zaprojektowane dla odmiany AMG zawieszenie i atletyczny wygląd skutecznie wyróżniają C 63 wśród konkurencji. Model oferuje bogactwo opcji indywidualizacji, w tym cztery warianty nadwoziowe, dwie wersje mocy oraz szeroką paletę wyposażenia dodatkowego.

„Klasa C od AMG to nasza najpopularniejsza seria modelowa – a tym samym podstawa sukcesu naszej firmy w ostatnich latach. Z tego względu poszerzyliśmy jej gamę: klienci mają teraz do wyboru aż 12 wersji. W ramach ostatniego liftingu zmodernizowaliśmy każdą z nich” – mówi Tobias Moers, szef Mercedes-AMG GmbH. „Dotyczy to zarówno modeli z serii 43, jak i – w szczególności – C 63. Udoskonalona dynamika jazdy i ekspresyjny design podkreślają mocarny, muskularny charakter naszej tylnonapędowej ikony”.

Kompleksowa aktualizacja modelu obejmuje szereg zabiegów, którym przyświecał jeden główny cel: dalsze „wyostrzenie” dynamiki poprzecznej i wzdłużnej. Jedną z nowości w C 63 jest 9-stopiowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym sprzęgłem startowym (poprzednio montowano skrzynię 7-biegową). Pozwala ona na sprawniejsze przyspieszanie i jeszcze spontaniczniej reaguje na ruchy pedału gazu. Co więcej, montowany w standardzie mechanizm różnicowy o ograniczonym

poślizgu we wszystkich wersjach jest teraz sterowany elektronicznie, zapewniając precyzyjniejszą kontrolę trakcji.

AMG TRACTION CONTROL (w modelu C 63 S) umożliwia 9-stopniową regulację poślizgu tylnej osi. Docenią to zapaleni kierowcy, zwłaszcza ci użytkujący swój samochód na torze wyścigowym lub w zmiennych warunkach drogowych. Także nowy, zintegrowany układ kontroli dynamicznego prowadzenia AMG DYNAMICS zwiększa przyjemność z jazdy.

Przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G: szybsza zmiana przełożeń

Nowy C 63 po raz pierwszy korzysta z przekładni AMG SPEEDSHIFT MCT 9G, którą inżynierowie Mercedes-AMG zmodyfikowali specjalnie z myślą o dynamicznej jeździe. Dzięki wykorzystaniu mokrego sprzęgła startowego zamiast przekładni hydrokinetycznej ograniczono jej masę, a przy tym zoptymalizowano reakcje na komendy kierowcy wydawane pedałem przyspieszenia, zwłaszcza w trakcie przyspieszania i zmian obciążenia.

Wielokrotne redukcje pozwalają na błyskawiczne nabieranie prędkości, a funkcja podwójnego wysprzęglenia w trybach Sport i Sport+ potęguje emocjonalne wrażenia z jazdy. Określone ustawienia zapłonu także w pozostałych programach sprzyjają szybszej zmianie biegów. Aby zagwarantować maksymalne osiągi, we wszystkich trybach ruszanie odbywa się z pierwszego biegu.

Korzystając z osobnego przycisku na konsoli środkowej, kierowca może aktywować program manualnej zmiany biegów. Przełożenia wybiera wówczas

za pomocą łopatek przy kierownicy. Co istotne, przekładnia „trzyma się” wybranego przełożenia i nie włącza automatycznie wyższego nawet po dotarciu do ogranicznika obrotów.

Indywidualne wrażenia z jazdy: nawet sześć programów do wyboru

Charakterystykę prowadzenia nowego C 63 można modyfikować, wybierając jeden spośród kilku programów jazdy AMG DYNAMIC SELECT: Slippery, Comfort, Sport, Sport+, RACE (w C 63 S) oraz Individual. Wpływają one na istotne parametry, takie jak reakcje silnika i skrzyni, charakterystyka układu kierowniczego, tłumienie zawieszenia oraz dźwięk układu wydechowego. Można je wybierać za pomocą przełącznika na konsoli środkowej – informacja o wybranym programie pojawia się na panelu wskaźników i ekranie multimedialnym.

- **Slippery:** nowy program zoptymalizowany pod kątem jazdy po śliskiej nawierzchni; ograniczona moc silnika i spłaszczona krzywa momentu obrotowego;
- **Comfort:** komfortowa, oszczędna jazda, m.in. za sprawą wczesnego włączania kolejnych biegów. Zawieszenie i układ kierowniczy zestrojone z naciskiem na komfort.
- **Sport:** sportowa charakterystyka, m.in. za sprawą bardziej spontanicznej reakcji na ruchy pedału gazu, krótszy czas zmiany biegów, wcześniejsze redukcje i znacznie bardziej emocjonujące włączanie przełożeń dzięki funkcji podwójnego wysprzęglenia. Bardziej dynamiczne nastawy zawieszenia i układu kierowniczego.

- Sport+: wybitnie sportowa charakterystyka, będąca m.in. zasługą jeszcze agresywniejszej reakcji przepustnicy, większego akustycznego nacisku na podwójne wysprężenie przy redukcjach oraz selektywnej kontroli momentu obrotowego przy załączaniu wyższych biegów w połączeniu z odłączeniem cylindrów – wszystko w celu optymalizacji czasu zmiany przełożeń. Prędkość obrotową biegu jałowego zwiększono z myślą o szybszym ruszaniu. Jeszcze bardziej dynamiczne zestrojenie zawieszenia, układu kierowniczego oraz napędu.
- Individual: personalizacja ustawień układu napędowego, zawieszenia, układu kierowniczego, klimatyzacji oraz funkcji ECO start/stop;
- RACE: wariant C 63 S dodatkowo oferuje tryb RACE, służący szczególnie dynamicznej jeździe po zamkniętych torach wyścigowych; wszystkie parametry skonfigurowane są wówczas pod kątem maksymalizacji osiągów.

AMG DYNAMICS – zwiększa zwinność i podnosi bezpieczeństwo

Zarówno C 63, jak i C 63 S oferują AMG DYNAMICS – nową funkcję systemu programów jazdy AMG DYNAMIC SELECT. Ta wbudowana kontrola dynamicznego prowadzenia samochodu poszerza funkcjonalność układu ESP® (Electronic Stability Program), pozwalając precyzyjnie wymierzać dystrybucję momentu obrotowego na tylnej osi (tzw. wektorowanie momentu). Efekt: większa zwinność przy zachowaniu wysokiej stabilności. AMG DYNAMICS optymalizuje dynamikę poprzeczną i maksymalizuje trąkcję w zakrętach.

Co szczególnie istotne, AMG DYNAMICS wylicza, jak zachowa się pojazd. W tym celu system korzysta z dostępnych czujników i wykrywa np. prędkość, kąt skrętu lub odchylenie od toru jazdy. Konfrontując dane te z informacjami na temat działań kierowcy, jest w stanie przewidywać dalsze zachowanie się samochodu. W rezultacie reaguje, nim jeszcze zdąży zareagować kierowca – i to bez zauważalnych czy zakłócających jazdę interwencji. Sam kierowca może liczyć na autentyczne wrażenia z jazdy, wysoką dynamikę na łukach oraz optymalny poziom przyczepności w połączeniu z wysoką stabilnością i przewidywalnym prowadzeniem. Nawet doświadczeni kierowcy otrzymują optymalne wsparcie bez poczucia „nadopiekuńczości” systemu.

AMG DYNAMICS oferuje cztery różne tryby: Basic, Advanced, Pro oraz Master. Nazwa wybranego programu jazdy wyświetlana na ekranie multimedialnym pojawia się teraz w towarzystwie nowego symbolu AMG DYNAMICS z odpowiednim określeniem zamiast wcześniejszej ikony ESP®.

- Basic: przypisany do programów jazdy Slippery i Comfort. C 63 demonstruje tu wyjątkowo stabilną charakterystykę prowadzenia z wysokim poziomem redukcji odchylenia od toru jazdy.
- Advanced: tryb aktywowany w programie Sport. C 63 pozostaje neutralnie zbalansowany. Niższy stopień tłumienia odchylenia, mniejszy wymagany kąt skrętu kół i większa zwinność pomagają w przeprowadzaniu dynamicznych manewrów, np. na wąskich krętych drogach.

- Pro (skrót od „Professional”): zarezerwowany dla trybu Sport+. Zwiększa precyzję prowadzenia w zakrętach, a kierowca może liczyć na większe wsparcie w dynamicznych manewrach.
- Master: dostępny wyłącznie dla C 63 S, połączony z programem jazdy RACE. Stworzony dla kierowców, którzy chcą doświadczyć dynamiki i radości z jazdy po zamkniętych torach. Oferuje zbalansowany poziom dynamiki z lekką nadsterownością, wymaga niewielkiego kąta skrętu i zezwala na agresywniejsze manewry. W ten sposób zapewnia maksymalną zwinność i pozwala uwolnić pełen potencjał dynamiki jazdy nowego C 63.

Aby uruchomić tryb Master, kierowca – za pomocą osobnego klawisza na konsoli – musi przełączyć ESP® na ESP® SPORT lub ESP® OFF. Pojawia się wówczas odpowiednia informacja na ekranie jednostki głównej.

W programie jazdy Individual kierowca może sam wybrać tryb AMG DYNAMICS: Basic, Advanced, Pro lub Master (ten ostatni – tylko w C 63 S).

Niezależnie od programów jazdy, tak jak wcześniej klawisze na konsoli środkowej pozwalają bezpośrednio wybrać np. program manualnej zmiany biegów, ulubioną charakterystykę resorowania czy tryb działania układu wydechowego.

Poślizg regulowany w jednym z 9 ustawień: AMG TRACTION CONTROL

AMG TRACTION CONTROL daje kierowcy jeszcze większy wpływ na charakterystykę prowadzenia nowego C 63 S. Pozwala wstępnie zdefiniować

poślizg kół tylnej osi – na jednym z dziewięciu poziomów. Aby rozpocząć korzystanie z tej funkcji, kierowca musi wyłączyć ESP® (osobnym przyciskiem na konsoli środkowej, do pozycji ESP® OFF). Zależnie od wybranego ustawienia system zezwala na mniejszy lub większy poślizg tylnych kół, co znacznie pomaga podczas jazdy po zróżnicowanych nawierzchniach. Elektronika pojazdu korzysta w tym celu z odpowiednich map charakterystyk. Poziom 1 przeznaczono do jazdy po mokrej nawierzchni, z dużymi rezerwami bezpieczeństwa. Poziom 9 zezwala na maksymalny poślizg tylnych kół.

Obsługa funkcji AMG TRACTION CONTROL odbywa się za pośrednictwem kontrolera na nowej sportowej kierownicy AMG. Aktualne ustawienie wskazuje kierowcy zestaw trzech żółtych i sześciu czerwonych lampek na zintegrowanym wyświetlaczu oraz na ekranie zegarów.

Rozwiązanie AMG ma znaczną przewagę nad konwencjonalnymi systemami, przewiduje bowiem warunki za pomocą wirtualnego symulatora współczynnika tarcia μ oraz na podstawie innych danych, które w ciągu ułamka sekundy przetwarzane są w jednostce sterującej.

Maksymalny dopuszczalny poślizg tylnych kół jest obliczany zależnie od wybranego poziomu AMG TRACTION CONTROL. Gdy w trakcie przyspieszania koła uzyskają wybrany poziom poślizgu, kontrola trakcji moduluje moc silnika, tak żeby poziom ten nie został przekroczony, a C 63 mógł kontynuować przyspieszanie przy zachowaniu zdefiniowanego poślizgu.

Kierowca otrzymuje wsparcie w jednym z najbardziej wymagających aspektów jazdy – może wybrać optymalny moment obrotowy silnika i optymalny stopień jego przyrastania przy wychodzeniu z zakrętu. W ten sposób ma do dyspozycji tyle przyczepności, ile potrzebuje i oczekuje. Precyzyjnie wymierzona „dostawa” mocy silnika podczas przyspieszania na wyjściu z zakrętu to jeden z najważniejszych aspektów przy „wykręcaniu” najlepszego czasu okrążenia.

Zawieszenie AMG RIDE CONTROL z adaptacyjnym tłumieniem

Stalowe zawieszenie AMG RIDE CONTROL z aktywną, sterowaną elektronicznie regulacją tłumienia łączy sportowe walory z typowym dla marki komfortem na dalekich trasach. W jego konstrukcji wykorzystano czterodrożkową oś przednią oraz wielowahaczową oś tylną. Specjalna, opracowana dla modeli AMG kinematyka i elastokinematyka w połączeniu z nowo opracowanymi komponentami pozwoliły osiągnąć wyjątkowo wysoką stabilnością kąta pochylenia kół w szybko pokonywanych zakrętach. Zwinność i precyzję prowadzenia zwiększa osiowy montaż hamulców przedniej osi.

Adaptacyjne resorowanie należy do wyposażenia standardowego. Ten w pełni automatyczny, elektronicznie sterowany system reguluje tłumienie każdego z kół zgodnie z aktualnymi warunkami, zależnie od stylu jazdy, typu nawierzchni oraz wybranego trybu pracy zawieszenia. Zwiększa w ten sposób bezpieczeństwo i komfort jazdy. Charakterystyka jest na bieżąco kalkulowana w oparciu o wiele czynników, w tym prędkość i przyspieszenie.

Za pomocą przełącznika na konsoli środkowej kierowca może wybierać pomiędzy trzema różnymi charakterystykami tłumienia: komfortową (Comfort), sportową (Sport) lub bardzo sportową (Sport+).

Tylny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu: optymalna trakcja, nawet na torze

W interesie lepszej przyczepności i dynamiki jazdy C 63 oraz C 63 S są standardowo wyposażone w elektronicznie sterowany tylny dyferencjał o ograniczonym poślizgu (tzw. szperę). Ogranicza on poślizg wewnętrznego koła w zakręcie. Rezultat: dzięki lepszej trakcji kierowca może zacząć wcześniej przyspieszać na wyjściu z zakrętu, samochód pozostaje bardziej stabilny podczas hamowania z wysokich prędkości, a dodatkowo dysponuje lepszą trakcją w trakcie dynamicznego ruszania. Największym atutem elektronicznie sterowanej szpery jest precyzyjne, szybkie sterowanie, które pozwala na podniesienie progów bezpieczeństwa i zapewnia jeszcze łatwiejsze prowadzenie na granicy przyczepności.

Silnik V8 biturbo: unikalna oferta w segmencie

Wszystkie cztery odmiany nadwoziowe dostępne są w wersji bazowej lub jako wariant S: sprawdzony 4-litrowy silnik V8 biturbo AMG generuje moc 350 kW (476 KM) lub 375 kW (510 KM) oraz 650 lub 700 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Zależnie od typu nadwozia, C 63 S może przyspieszać od 0 do 100 km/h w 3,9 s, a C 63 – w 4,0 s. Prędkość maksymalna wynosi 290 km/h dla C 63 S Limuzyny i Coupé, 280 km/h dla C 63 S Kombi i Kabrioletu oraz 250 km/h dla wszystkich wariantów C 63 (w obu przypadkach została ograniczona elektronicznie). Nabywcy C 63 mogą ją opcjonalnie zwiększyć.

Jednostka V8 biturbo blisko spokrewniona z sercem Mercedesa-AMG GT Czterolitrowa V-ósemka biturbo napędza już szereg modeli AMG o wysokich osiąгах. Jej wizytówką są dwie turbosprężarki umieszczone nie po bokach, ale pomiędzy rozwidlonymi głowicami. Taka konstrukcja ma szereg zalet, m.in. kompaktowe wymiary oraz optymalną responsywność.

Natryskowy, bezpośredni wtrysk paliwa zapewnia czyste i wydajne spalanie o wysokiej efektywności termodynamicznej. Błyskawicznie działające piezoelektryczne wtryskiwacze pozwalają na wielokrotne wtryskiwanie benzyny zgodnie z zapotrzebowaniem i z najwyższą precyzją.

Rozbudowany układ chłodzenia gwarantuje pełne osiągi silnika nawet przy ekstremalnych obciążeniach, jak np. podczas jazdy torowej. To samo odnosi się do zoptymalizowanych pod względem przepływu głowic cylindrów, wykonanych ze specjalnego, żaroodpornego stopu. Płynna regulacja wałków rozrządu po stronie zaworów dolotowych i wydechowych podnosi wydajność oraz efektywność jednostki napędowej, przyczynia się do uzyskania znakomitej reakcji na gaz i optymalizuje przebieg wymiany ładunku w każdym punkcie pracy. Wpływ na obniżenie zużycia paliwa dodatkowo ma zastosowanie pompy olejowej o zmiennym wydatku.

Za złożenie każdego motoru w zakładach w Affalterbach odpowiada jeden konkretny technik – zgodnie z zasadą „jeden człowiek, jeden silnik”.

C 63 S z dynamicznymi mocowaniami silnika w standardzie

Mocniejszy wariant C 63 S wyposażono w aktywne poduszki silnika. Ich zastosowanie pozwala zredukować wibracje zespołu napędowego i rozwiązać w ten sposób konflikt pomiędzy komfortem a osiąganymi. Dynamiczne mocowania płynnie, błyskawicznie dopasowują swoją sztywność do warunków oraz stylu jazdy. Miękkie mocowania silnika zwiększają komfort, ponieważ skuteczniej izolują od hałasów i wibracji. Z kolei sztywne poprawiają zwrotność prowadzenia – sprawiają, że kierowca czuje się mocniej zintegrowany z pojazdem podczas dynamicznej jazdy, otrzymuje więcej informacji zwrotnych, a reakcje na ruchy kierownicą są jeszcze bardziej spontaniczne. Innymi słowy, minimalizacja drgań głównych podzespołów pozwala ograniczyć konieczność dokonywania korekt w zakrętach.

Wygląd zewnętrzny: jeszcze silniejszy nacisk na tożsamość marki

Design odnowionych modeli C 63 z charakterystyczną osłoną chłodnicy AMG – z pionowymi, chromowanymi listwami o wysokim połysku – podkreśla tożsamość marki z Affalterbach. Przeprojektowane „płetwy” w bocznych wlotach powietrza sprawiają, że przedni zderzak dodatkowo poszerza optycznie karoserię pojazdu.

Z profilu uwagę zwracają wyraziste osłony progowe i zoptymalizowane aerodynamicznie obręcze AMG z lekkich stopów. Specjalnie wyprofilowana zewnętrzna krawędź obręczy oraz odpowiednia geometria ramion – zaprojektowane z uwzględnieniem wyników testów w tunelu aerodynamicznym – poprawiają przepływ powietrza w okolicach kół, a tym samym zwiększają wydajność aerodynamiczną. Z myślą o maksymalizacji

osiągów i optymalizacji efektywności projektanci dążyli do uzyskania odpowiedniego połączenia aerodynamiki i masy felg oraz skutecznego chłodzenia hamulców.

Nabywcy C 63 mają do wyboru dwa wzory zoptymalizowanych aerodynamicznie obręczy: standardowo model wyjeżdża z fabryki na kołach z 10-ramiennymi felgami o średnicy 18" w kolorze szarym (tantalit), z wykończeniem na wysoki połysk. Seryjnie dla wariantów S, a za dopłatą także dla odmian podstawowych, zarezerwowano 19-calowy wzór obręczy z pięcioma podwójnymi ramionami, także w kolorze szarym (tantalit) i z lśniącym wykończeniem.

Również tył zwraca uwagę muskularną stylizacją, podkreśloną przez nowy, bardziej wyrazisty dyfuzor oraz przeprojektowaną oprawę dwóch podwójnych końcówek wydechu z błyszczącym, chromowanym wykończeniem. Wersje S dodatkowo wyposażono w płytę dyfuzora. Kurtyny powietrzne w tylnym zderzaku poprawiają przepływ powietrza w okolicach tylnego pasa, podobnie jak spojler na klapie (Kombi: spojler dachowy) lakierowany na kolor nadwozia. Jeszcze bardziej sportowy wygląd C 63 Coupé zapewnia pakiet aerodynamiczny AMG, obejmujący bardziej ekspresyjny przedni spojler, tylny spojler z listwą Gurneya, szersze wstawki paneli progowych, prowadnice powietrza w tylnym zderzaku oraz bardziej wyrazistą nakładkę dyfuzora – wszystkie elementy w kolorze lśniącej czerni.

Design wnętrza: nowe elementy wykończenia i wyposażenie

Szereg detali w kabinie wzmacnia dynamiczny kaliber nowego C 63.

Standardowa specyfikacja obejmuje klasycznie sportowy zestaw z czarną tapicerką foteli ze sztucznej skóry ARTICO i mikrofibry DINAMICA w połączeniu z wykończeniem na wzór lakieru fortepianowego oraz elementami z jasnego, wzdłużnie szczotkowanego aluminium.

Wśród nowych opcji dla wszystkich czterech wersji nadwoziowych znajdują się: antracytowe drewno dębowe o otwartych porach, porowate drewno orzechowe oraz kombinacja szczotkowanego wzdłużnie aluminium na drzwiach i czarnego, porowatego drewna jesionowego na konsoli środkowej. Ponadto dostępne są wykończenia AMG z włókna węglowego i jasnego, szczotkowanego wzdłużnie aluminium, a także z matowego srebrnego włókna szklanego.

Lista opcjonalnych tapicerek obejmuje skórę nappa w kolorze czarnym, czarnym z szarymi akcentami, czarnym/czerwonym, perłowobiałym/czarnym oraz nowość – kombinację szarości magma i czerni z kontrastową, żółtą nicią. Dla Limuzyny i Kombi dostępne są także połączenia designo z diamentowymi przeszyciami (siodłowy brąz/czerń oraz perłowa biel/czerń).

Fotele AMG Performance z bogatszym zakresem funkcji

Specjalnie zaprojektowane boki siedzisk i oparcie opcjonalnych foteli AMG Performance zapewniają optymalne podparcie w trakcie dynamicznej jazdy. Na życzenie boczne poduszki można perfekcyjnie dopasowywać do ciała za pomocą wbudowanych poduszek pneumatycznych. Zintegrowane zagłówki

sprawiają, że fotele Performance dodatkowo podkreślają sportowy charakter kabiny. Po raz pierwszy można wyposażyć je nie tylko w podgrzewanie, ale – w połączeniu ze skórzaną tapicerką – także w trzystopniową wentylację. W kabrioletcie dostępne jest także ogrzewanie karku AIRSCARF. Fotele AMG Performance oferowane są w połączeniu ze wszystkimi opcjami tapicerek.

Kokpit z innowacyjną koncepcją sterowania i wyświetlania informacji

Koncepcja obsługi systemu operacyjnego C 63 jest równie wygodna, co wszechstronna: kierowca może używać panelu dotykowego i kontrolera na konsoli środkowej, paneli dotykowych na kierownicy lub sterowania głosowego. Wszystkie te opcje pozwalają zmieniać ustawienia poszczególnych funkcji w sposób wygodny i szybki, a jednocześnie dopasowany do różnych sytuacji.

Równie elastyczny jest interfejs opcjonalnego, w pełni cyfrowego panelu wskaźników z ekranem o przekątnej 12,3". Do wyboru są trzy zarezerwowane dla AMG widoki zegarów: klasyczny, sportowy lub supersportowy.

Szereg dodatkowych informacji w menu AMG

Dodatkowe menu AMG dostarcza kierowcy liczne dodatkowe narzędzia i wskazania przydatne podczas dynamicznej jazdy, np. temperaturę oleju w silniku i skrzyni, ciśnienie doładowania, poziom przeciążenia, a także manualny stoper służący do mierzenia czasów okrążeń oraz kolorowy wskaźnik najszybszych i najwolniejszych okrążeń wraz ze średnią prędkością i pokonanym dystansem. Jeśli nabywca zamówi opcję AMG TRACK PACE, zamiast stopera ma do dyspozycji menu AMG TRACK PACE z wizualizacją

torów, sektora i czasami okrążeń. Widok AMG TRACK PACE – z grafiką toru, zakrętami, punktami hamowania, różnicą prędkości oraz czasami bezwzględny – dostępny jest także dla opcjonalnego wyświetlacza head-up.

Co więcej, kierowca może korzystać z cyfrowego prędkościomierza i wskaźnika aktualnie wybranego przełożenia. O trybie ręcznej zmiany przełożeń informuje żółta litera „M” oraz monit o zmianie biegu po osiągnięciu maksymalnej prędkości obrotowej silnika – to akcent inspirowany światem Formuły 1.

Wizualizacje na środkowym ekranie multimedialnym w jeszcze atrakcyjniejszy sposób prezentują informacje na temat funkcji pojazdu – np. w postaci animacji działania układów wspomagających czy systemów komunikacji. Standardowo wyświetlacz ma przekątną 7” i rozdzielczość 960 x 540 pikseli. Na życzenie dostępna jest wersja o przekątnej 10,25” i rozdzielczości 1920 x 720 pikseli (standard w połączeniu z COMAND Online).

Nowa generacja kierownic AMG: mocny chwyt gwarantowany

Sportowy design, poręczny kształt z wyraźnym wyprofilowaniem i intuicyjna obsługa – oto kluczowe atrybuty nowej, standardowej kierownicy AMG obszytej skórą nappa. Wyróżnia ją również spłaszczony u dołu wieniec oraz perforacja w sekcji chwytu. Galwanizowane manetki zmiany biegów wspierają kierowcę w ofensywnym stylu jazdy. W C 63 S obręcz kierownicy seryjnie obszyta skórą nappa i mikrofibrą DINAMICA (opcja dla C 63). Na życzenie dostępna jest też kierownica pokryta skórą nappa i ozdobiona czarnym, lśniącym wykończeniem albo pokryta mikrofibrą DINAMICA w całości, a także

wykończona mikrofibry DINAMICA z akcentem z błyszczących włókien węglowych.

Nowością są panele dotykowe Touch Control na kierownicy, służące do obsługi panelu wskaźników (lewy) i systemu multimedialnego (prawy) za pomocą ruchów opuszków palców. Sterowanie tempomatem oraz systemem Active Distance Assist DISTRONIC znalazło się na lewym ramieniu kierownicy.

Nowa sportowa kierownica w C 63 S (opcja dla C 63) została wyposażona w dodatkowe, innowacyjne funkcje: okrągły kontroler ze zintegrowanym wyświetlaczem pod prawym ramieniem oraz dwa pionowe przyciski z kolorowymi wskaźnikami pod lewym. Kontroler pozwala bezpośrednio aktywować programy jazdy AMG. Wybrany tryb prezentowany jest na jego kolorowym ekranie LCD. Z kolei dwa przyciski z prawej strony można swobodnie konfigurować, zapewniając sobie bezpośredni dostęp do wybranych funkcji AMG bez zbędnego rozpraszania uwagi.

AMG TRACK PACE: rejestrator danych do używania na torze

Niczym wirtualny inżynier wyścigowy, aplikacja AMG TRACK PACE rejestruje dane podczas jazdy na zamkniętych torach wyścigowych. W nowej odsłonie oferuje znacznie poszerzony funkcji i odznacza się jeszcze większą precyzją działania. W modelu C 63 S stanowi standardowy (w C 63: opcjonalny) element dostępnego na życzenie systemu informacyjno-rozrywkowego COMAND Online.

Po uruchomieniu aplikacja 10 razy na sekundę rejestruje ponad 80 parametrów pojazdu (np. prędkość, przyspieszenie). Oprócz tego wyświetla czasy okrążeń i przejazdów sektorów oraz różnice względem czasu odniesienia. Ponieważ określone elementy interfejsu mają kolor zielony bądź czerwony, kierowca może kątem oka, bez potrzeby odczytywania szczegółowych wyników, sprawdzić, czy zanotował lepszy, czy gorszy czas.

Po sesji jazdy torowej może przeanalizować swoje osiągnięcia i na tej podstawie doskonalić swoją technikę jazdy. Poza tym aplikacja mierzy i zapisuje wartości przyspieszeń i opóźnień (np. 0-100 km/h, 1/4 mili, 100-0 km/h). Dzięki wykorzystaniu nowego, precyzyjnego algorytmu określania położenia pojazdu AMG TRACK PACE wykrywa nawet, kiedy tor jazdy jest omijany lub skracany. Oprócz danych GPS bierze pod uwagę informacje z czujników pojazdu (przyspieszenie, żyroskop, kąt skrętu, prędkości kół).

Dane z aplikacji pojawiają się na ekranie multimedialnym, panelu wskaźników i na wyświetlaczu przeziernym. W bazie zapisane są przebiegi znanych torów wyścigowych, np. Nürburgringu czy Spa-Francorchamps. Co więcej, kierowca może wgrywać do aplikacji własne obiekty. Widok mapy można przełączać z trybu 2D do 3D i aktualizować online.

Bezpośredni i komunikatywny: progresywny układ kierowniczy AMG

Elektromechaniczny układ kierowniczy ma progresywne wspomaganie. Imponuje precyzją oraz autentycznością przekazywanych informacji zwrotnych. Stopień wspomagania zależy nie tylko od prędkości, ale i od

wybranego programu jazdy – ma dwa tryby działania, komfortowy lub sportowy.

Układ wydechowy z ruchomymi klapami: zróżnicowane brzmienie

Kolejny kluczowy element wrażeń z jazdy AMG to charakterystyczny odgłos pracy widlastej „ósemki”. C 63 jest standardowo wyposażony w aktywny układ wydechowy AMG z ruchomą klapą. Jej pozycja jest płynnie dobierana zależnie od programu jazdy, otwarcia przepustnicy i prędkości obrotowej silnika.

Ścieżka dźwiękowa silnika może być dyskretna, odpowiednia do pokonywania dłuższych odcinków, albo bardziej donośna i emocjonująca. Opcjonalnie oba warianty silnikowe dostępne są z układem wydechowym AMG Performance z trzema regulowanymi klapami, zapewniającymi jeszcze szersze spektrum brzmienia. Niezależnie od warunków pracy wydechy AMG spełniają wszystkie wymagania dotyczące poziomu hałasu.

Dobre samopoczucie na dalekich trasach: kontrola komfortu

ENERGIZING

Nowy C 63 jest oferowany z opcjonalną kontrolą komfortu ENERGIZING. „Scala” ona różne systemy z zakresu komfortu i wykorzystuje ich funkcje (np. klimatyzacja, ogrzewanie i wentylacja foteli, nastrojowe oświetlenie, nagłośnienie), aby stworzyć na pokładzie odpowiedni nastrój, dopasowany do potrzeb kierowcy i podróżujących. Poprawia w ten sposób ich samopoczucie oraz wydajność.

Dane techniczne w skrócie

	Mercedes-AMG C 63 S Limuzyna	Mercedes-AMG C 63 Limuzyna
Silnik	4.0 V8 biturbo	4.0 V8 biturbo
Pojemność skokowa	3982 ccm	3982 ccm
Moc maks.	375 kW (510 KM) przy 5500-6250 obr./min	350 kW (476 KM) przy 5500-6250 obr./min
Maksymalny moment obr.	700 Nm przy 2500-5000 obr./min	650 Nm przy 1750-4500 obr./min
Układ napędowy	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	9,9 l/100 km*	9,9 l/100 km*
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	227 g/km*	227 g/km*
Klasa efektywności	G	G
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,0 s	4,1 s
Prędkość maksymalna	290 km/h**	250 km/h**

* podane wartości (dane wstępne) określono zgodnie z zalecaną metodą pomiarową. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa.

** ograniczona elektronicznie

	Mercedes-AMG C 63 S Kombi	Mercedes-AMG C 63 Kombi
Silnik	4.0 V8 biturbo	4.0 V8 biturbo
Pojemność skokowa	3982 ccm	3982 ccm
Moc maks.	375 kW (510 KM) przy 5500-6250 obr./min	350 kW (476 KM) przy 5500-6250 obr./min
Maksymalny moment obr.	700 Nm przy 2500-5000 obr./min	650 Nm przy 1750-4500 obr./min
Układ napędowy	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	10,0 l/100 km*	10,0 l/100 km*
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	229 g/km*	228 g/km*
Klasa efektywności	F	F
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,1 s	4,2 s
Prędkość maksymalna	280 km/h**	250 km/h**

* podane wartości (dane wstępne) określono zgodnie z zalecaną metodą pomiarową. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa.

** ograniczona elektronicznie

	Mercedes-AMG C 63 S Coupé	Mercedes-AMG C 63 Coupé
Silnik	4.0 V8 biturbo	4.0 V8 biturbo
Pojemność skokowa	3982 ccm	3982 ccm
Moc maks.	375 kW (510 KM) przy 5500-6250 obr./min	350 kW (476 KM) przy 5500-6250 obr./min
Maksymalny moment obr.	700 Nm przy 2500-5000 obr./min	650 Nm przy 1750-4500 obr./min
Układ napędowy	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	10,1 l/100 km*	10,1 l/100 km*
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	230 g/km*	230 g/km*
Klasa efektywności	F	F
Przyspieszenie 0-100 km/h	3,9 s	4,0 s
Prędkość maksymalna	290 km/h**	250 km/h**

* podane wartości (dane wstępne) określono zgodnie z zalecaną metodą pomiarową. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa.

** ograniczona elektronicznie

	Mercedes-AMG C 63 S Kabriolet	Mercedes-AMG C 63 Kabriolet
Silnik	4.0 V8 biturbo	4.0 V8 biturbo
Pojemność skokowa	3982 ccm	3982 ccm
Moc maks.	375 kW (510 KM) przy 5500-6250 obr./min	350 kW (476 KM) przy 5500-6250 obr./min
Maksymalny moment obr.	700 Nm przy 2500-5000 obr./min	650 Nm przy 1750-4500 obr./min
Układ napędowy	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	10,4 l/100 km*	10,4 l/100 km*
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	236 g/km*	236 g/km*
Klasa efektywności	F	F
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,1 s	4,2 s

Prędkość maksymalna	280 km/h**	250 km/h**
---------------------	------------	------------

* podane wartości (dane wstępne) określono zgodnie z zalecaną metodą pomiarową. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa.

** ograniczona elektronicznie

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22

Mercedes-AMG C 63 Limuzyna

Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	350 (476) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	650 przy 1750-4500 obr./min
Stoień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

Przeniesienie napędu

Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	2,82
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80

Zawieszenie

Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 4-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 8,5 J x 18; tył: 9,5 J x 18
Opony		przód: 245/40 R 18; tył: 265/40 R 18

Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1609/1546
Długość	mm	4757
Szerokość	mm	1839
Wysokość**	mm	1426
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	435
Masa własna wg DIN**	kg	1670
Masa własna wg EC***	kg	1745
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		430
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2175
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,1
Prędkość maksymalna	km/h	250 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	13,5/7,8/9,9*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	227
Klasa efektywności		G

* zgodna z metodą pomiarową VDA, ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy, *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg), **** ograniczona elektronicznie, ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa

Mercedes-AMG C 63 S Limuzyna

Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	375 (510) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	700 przy 2000-4500 obr./min
Stopień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

Przeniesienie napędu

Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	2,82
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80

Zawieszenie

Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 390 mm, 4-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 8,5 J x 19; tył: 9,5 J x 19
Opony		przód: 245/35 R 19; tył: 265/35 R 19

Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1609/1546
Długość	mm	4757
Szerokość	mm	1839
Wysokość**	mm	1426
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	435
Masa własna wg DIN**	kg	1680
Masa własna wg EC***	kg	1755
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		425
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2180
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,0
Prędkość maksymalna	km/h	290 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	13,5/7,9/9,9*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	227
Klasa efektywności		G

* zgodna z metodą pomiarową VDA; ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy; *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg); **** ograniczona elektronicznie; ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa

Mercedes-AMG C 63 Kombi

Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	350 (476) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	650 przy 1750-4500 obr./min
Stopień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

Przeniesienie napędu

Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	2,82
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80

Zawieszenie

Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 4-łóczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-łóczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzostopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 8,5 J x 18; tył: 9,5 J x 18
Opony		przód: 245/40 R 18; tył: 265/40 R 18

Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1609/1546
Długość	mm	4772
Szerokość	mm	1839
Wysokość**	mm	1441
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	490-1510
Masa własna wg DIN**	kg	1740
Masa własna wg EC***	kg	1815
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		425
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2240
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,2
Prędkość maksymalna	km/h	250 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	13,5/7,9/10,0*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	228
Klasa efektywności		F

* zgodna z metodą pomiarową VDA; ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy; *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg); **** ograniczona elektronicznie; ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to wartości NEDC CO₂, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa

Mercedes-AMG C 63 S Kombi

Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	375 (510) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	700 przy 2000-4500 obr./min
Stopień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

Przeniesienie napędu

Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	3,07
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80

Zawieszenie

Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 390 mm, 4-łóczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-łóczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 8,5 J x 19; tył: 9,5 J x 19
Opony		przód: 245/35 R 19; tył: 265/35 R 19

Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1609/1546
Długość	mm	4772
Szerokość	mm	1839
Wysokość**	mm	1441
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	490-1510
Masa własna wg DIN**	kg	1750
Masa własna wg EC***	kg	1825
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		415
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2240
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,1
Prędkość maksymalna	km/h	280 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	13,5/7,9/10,0*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	229
Klasa efektywności		F

* zgodna z metodą pomiarową VDA; ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy; *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg); **** ograniczona elektronicznie; ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to „wartości NEDC CO₂”; określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa

Mercedes-AMG C 63 Coupé

Silnik		
Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	350 (476) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	650 przy 1750-4500 obr./min
Stopień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie
Przeniesienie napędu		
Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	3,07
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80
Zawieszenie		
Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 4-łóczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-łóczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzostopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 9,0 J x 18; tył: 10,5 J x 18
Opony		przód: 255/40 R 18; tył: 285/35 R 18
Wymiary i masy		
Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1636/1592
Długość	mm	4751
Szerokość	mm	1877
Wysokość**	mm	1401
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	355
Masa własna wg DIN**	kg	1735
Masa własna wg EC***	kg	1810
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		345
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2155
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10
Osiągi i zużycie paliwa		
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,0
Prędkość maksymalna	km/h	250 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	14,0/7,8/10,1*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	230
Klasa efektywności		F

* zgodna z metodą pomiarową VDA; ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy; *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg); **** ograniczona elektronicznie; ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to „wartości NEDC CO₂” określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa

Mercedes-AMG C 63 S Coupé

Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	375 (510) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	700 przy 2000-4500 obr./min
Stopień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

Przeniesienie napędu

Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	3,07
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80

Zawieszenie

Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 390 mm, 4-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 9,0 J x 19; tył: 10,5 J x 19
Opony		przód: 245/35 R 19; tył: 285/30 R 19

Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1636/1592
Długość	mm	4751
Szerokość	mm	1877
Wysokość**	mm	1401
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	355
Masa własna wg DIN**	kg	1745
Masa własna wg EC***	kg	1820
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		340
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2160
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	3,9
Prędkość maksymalna	km/h	290 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	14,0/7,8/10,1*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	230
Klasa efektywności		F

* zgodna z metodą pomiarową VDA; ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy; *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg); **** ograniczona elektronicznie; ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczone dane dotyczące zużycia paliwa

Mercedes-AMG C 63 Kabriolet

Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	350 (476) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	650 przy 1750-4500 obr./min
Stoień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

Przeniesienie napędu

Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	3,07
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80

Zawieszenie

Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 4-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 9,0 J x 18; tył: 10,5 J x 18
Opony		przód: 255/40 R 18; tył: 285/35 R 18

Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1636/1592
Długość	mm	4751
Szerokość	mm	1877
Wysokość**	mm	1404
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	285-360
Masa własna wg DIN**	kg	1850
Masa własna wg EC***	kg	1925
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		350
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2275
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,2
Prędkość maksymalna	km/h	250 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	14,5/8,0/10,4*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	236
Klasa efektywności		F

* zgodna z metodą pomiarową VDA, ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy; *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg); **** ograniczona elektronicznie; ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa

Mercedes-AMG C 63 S Kabriolet

Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	375 (510) przy 5500-6250 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	700 przy 2000-4500 obr./min
Stopień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

Przeniesienie napędu

Układ napędowy		standardowy napęd na tylne koła
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Przełożenia	główne	3,07
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	-4,80

Zawieszenie

Oś przednia		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		zawieszenie AMG RIDE CONTROL z osią wielowahaczową, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane tarcze hamulcowe o średnicy 390 mm, 4-łóczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 1-łóczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzostopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,1:1
Obręcze		przód: 9,0 J x 19; tył: 10,5 J x 19
Opony		przód: 245/35 R 19; tył: 285/30 R 19

Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2840
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1636/1592
Długość	mm	4751
Szerokość	mm	1877
Wysokość**	mm	1404
Średnica zawracania	m	11,8
Pojemność bagażnika*	l	285-360
Masa własna wg DIN**	kg	1865
Masa własna wg EC***	kg	1940
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		340
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2280
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,1
Prędkość maksymalna	km/h	280 km/h****
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	14,5/8,0/10,4*****
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	g/km	236
Klasa efektywności		F

* zgodna z metodą pomiarową VDA; ** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy; *** masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg); **** ograniczona elektronicznie; ***** podane wartości uzyskano przy użyciu zalecanej metody pomiarowej. Są to „wartości NEDC CO₂”, określone zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych wartości wyliczono dane dotyczące zużycia paliwa