

## Pressepräsentation Mercedes-AMG C 63 S Coupé: Biestig

Von Nikolaus Findling

**Was macht man am besten mit einem 510-PS-V8-Triebwerk? Man könnte es in einen Lkw einbauen und läge etwa beim Actros im oberen Mittelfeld, was die Leistung angeht (wenn auch das Drehmoment von 700 Newtonmeter einen Trucker verächtlich die Nase rümpfen ließe). Oder man nimmt sich das neue C-Klasse-Coupé und macht aus dem Fahrzeug eine fauchende, brüllende Rennmaschine.**

Die Ingenieure der Mercedes-Tochter AMG entschieden sich – natürlich – für den zweiten Weg. Wobei es die Aussage, dass es sich beim AMG C 63 Coupé um eine modifizierte Variante des Standardmodells handelt, nur bedingt den Entstehungsprozess des Boliden widerspiegelt. „Wir sind noch nie so radikal bei der Gestaltung eines AMG-Modells von der Serie abgewichen“, sagt Professor Thomas Weber, Daimler-Vorstand für Forschung und Entwicklung. Vom „regulären“ C-Coupé seien nur Türen, Dach und Teile des Hecks geblieben, alles andere wurde der AMG-Variante auf den muskulösen Leib maßgeschneidert. Die AMG-exklusiven Designelemente reichen von den beiden Powerdomes auf der um 60 Millimeter verlängerten Motorhaube über spezielle Schwellerverkleidungen bis zum rennsporttypischen Diffusoreinsatz am Heck. Die voluminösen Radhäuser nehmen Pneu's bis zu 255 Millimeter (vorne) und 285 Millimeter (hinten) auf. Die weit ausgestellten Kotflügel verbreitern das Renncoupé vorne um 64 und hinten um 66 Millimeter.

Das AMG C 63 Coupé ist – aber das wundert niemanden wirklich so richtig – die sportlichste C-Klasse. Wobei, um der Wahrheit die Ehre zu geben, die eingangs erwähnten 375 kW/ 510 PS die sprichwörtliche Spitze des Eisbergs darstellen. Das AMG C63 Coupé ist auch in einer „schwächeren“ Motorisierung von 350 kW / 476 PS erhältlich. Die Frage ist allerdings, wer, wenn er sich schon in den preislichen Regionen des Renn-Coupés (ab 77 826 Euro) bewegt, nicht noch einmal fähig und vor allem unbedingt willens ist, gut 8000 Euro draufzulegen und sich dann ein „S“ für (ab) 86 097 Euro und damit das Nonplusultra im Bereich C-Klasse Coupé zu kaufen.

Bei der Fahrpräsentation des AMG C 63 jedenfalls machte sich Mercedes gar nicht erst die Mühe, die Modelle ohne zusätzliches S im Namen bereitzustellen. Dafür aber mieteten sich die Stuttgarter auf einer Rennstrecke ein, um die Racing-Qualitäten des Express-Coupés unter Beweis zu stellen. Die technischen Daten lassen dabei jeden Autobegeisterten mit den Hufen scharren. Die 510 PS und 700 Nm beschleunigen den AMG C 63 in 3,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, wäre die Höchstgeschwindigkeit nicht elektronisch auf 250 km/h begrenzt, würde der Bolide irgendwann wohl Schallgeschwindigkeit erreichen. Übrigens, keine Sorge: Der Temporiegel lässt sich mit dem AMG Driver's Package um 40 auf 290 km/h verschieben. Das Schönste aber ist: Das Auto hält, was ein Blick ins Datenheft verspricht – ohne dass in Sachen Handling das Biest wirklich biestig werden würde. Wem ein ESP-gesicherter Ausflug in die kurvenreiche Welt des Rennsports zu langweilig ist, kann die elektronischen Aufpasser in den Modi „Sport“, „Sport+“ oder „Race“ nach und nach (fast) bis zur Bedeutungslosigkeit herunterregeln.

Das funktioniert natürlich auch auf der regulären Straße, der Verzicht auf elektronische Helferlein will aber wohlüberlegt sein. Schon in der „Sport+“-Einstellung lassen PS-Zahl und Drehmoment das Heck des AMG C 63 Coupé schnell ausbrechen. Umgekehrt macht sich der Motor umso mehr bemerkbar, je sportintensiver das Fahrprogramm ist. Das Brummeln des Achtzylinders im Leerlauf und das aggressive Fauchen des Triebwerks beim Beschleunigen – das ist es, was Fans kraftstrotzender Autos hören wollen (auch wenn das der Nachbar, der am Sonntag vom C 63 AMG Coupé geweckt wird, wenn sich dessen Besitzer zur frühmorgendlichen Ausfahrt aufmacht, vielleicht anders sieht). Weber jedenfalls beschreibt das akustische Gesamtpaket als „Fahrodynamik mit passender Begleitmusik“.

Wer sich wiederum mit dem AMG C 63 Coupé zu einer beschaulichen Langstreckenfahrt aufmacht, tut gut daran, den Sport+-Modus auszuschalten. Die Fahrwerkabstimmung ist sonst derart straff, dass jede größere Fahrbahnunebenheit über die Karosserie einen freundlichen Gruß an die Fahrzeuginsassen schickt. Da können auch die perfekt geformten und ergonomisch hochwertigen Sitze nur bedingt helfen. (ampnet/nf)

#### Daten AMG C 63 S Coupé

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,88 x 1,40

Radstand (m): 2,84

Motor: V8-Benziner, 3982 ccm, Direkteinspritzung, Biturbo

Leistung: 375 kW / 510 PS bei 5500–6250 U/min

Max. Drehmoment: 700 Nm bei 1750–4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (elektr. begrenzt) / 290 km/h (mit AMG Driver's Package)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 8,9-8,6 Liter

Effizienzklasse: E

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 209-200 g/km (Euro 6)

Gewicht fahrfertig nach DIN/EG / Zuladung nach EG: min. 1725/1800 kg / max. 360 kg

zulässiges Gesamtgewicht: 2160 kg

Kofferraumvolumen: 355 Liter

Wendekreis: 11,29 m

Räder / Reifen: vorne 9,0 J x 18, hinten 10,5 J x 18 / vorne 255/40 R 18, hinten 285/35 R 18

Basispreis: 86 097 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



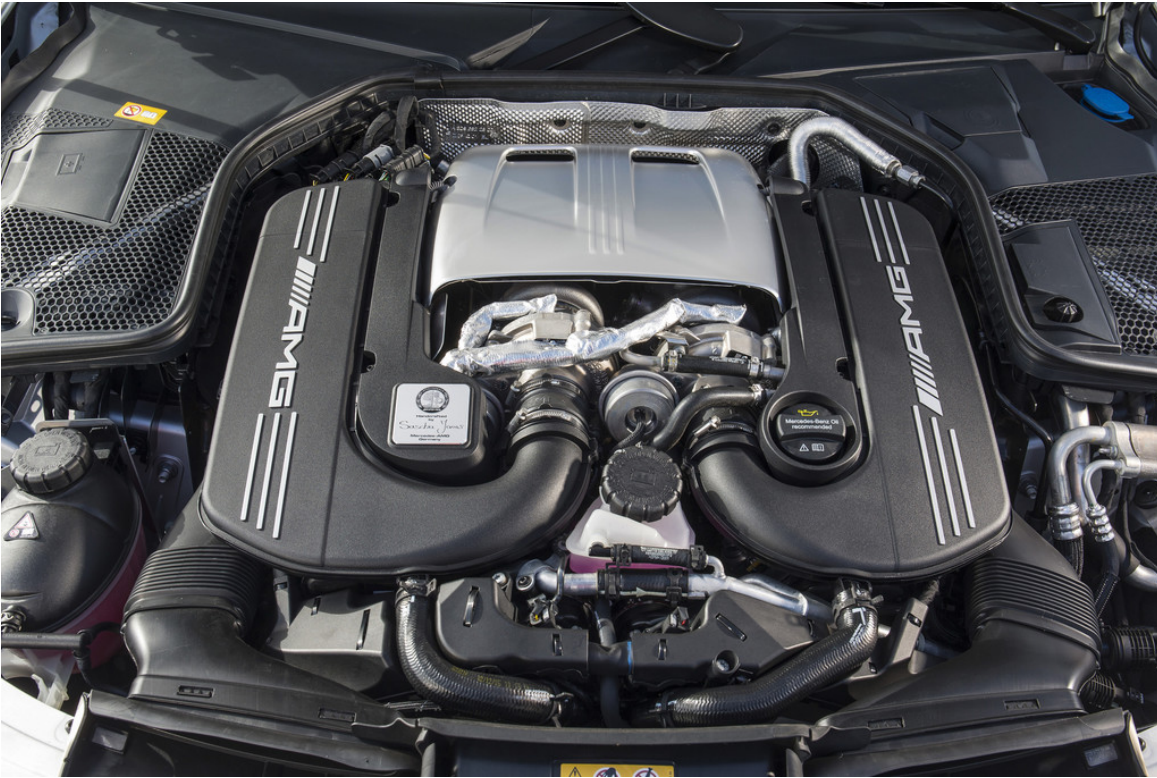
Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---



Mercedes-AMG C 63 S.

---