



Informacja prasowa

27 września 2022 r.

Nowy Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE: początek nowej ery

- Hybryda Performance z transferem techniki z Formuły 1™
- 2,0-litrowy silnik z przodu i elektryczna jednostka przy tylnej osi, moc systemowa 500 kW (680 KM)
- Najmocniejszy 4-cylindrowy silnik świata – o mocy 176 kW (238 KM) z 1 litra pojemności
- W pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+ oraz aktywna tylna oś skrętna

Nowy Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE to prawdziwy przełom w 55-letniej historii AMG – dzięki wykorzystaniu know-how z Formuły 1™ przenosi najnowocześniejsze rozwiązania techniczne ze sportu motorowego na otwarte drogi. Umieszczona przy tylnej osi jednostka elektryczna, zintegrowana z dwubiegową przekładnią, wspiera 2,0-litrowy silnik turbo zamontowany wzdłużnie z przodu. To najmocniejszy seryjnie produkowany czterocylindrowiec na świecie. Dostarczanie mocy i przyrost momentu obrotowego następują tu bardzo spontanicznie i bez opóźnień: podobnie jak w Formule 1™ elektryczne wspomaganie turbosprężarki eliminuje tzw. turbodziurę, a napęd elektryczny zapewnia mocny ciąg od chwili ruszenia. Elektryczny zespół napędowy i wysokowydajny akumulator o napięciu 400 V to autorskie rozwiązania AMG. Podkreślają one wysokiej klasy kompetencje inżynierskie projektantów z Affalterbach. Podobnie jak w Formule 1™ akumulator został specjalnie zaprojektowany pod kątem szybkiego oddawania i pobierania energii, w czym zasługa innowacyjnego, bezpośredniego chłodzenia ogniw. Moc systemowa wynosi 500 kW (680 KM), a systemowy maksymalny moment obrotowy – 1020 Nm. To nowe rekordowe wartości dla Klasy C.

Na tym nie kończą się szczególne cechy nowej serii modelowej. Po raz pierwszy w C 63 zastosowano w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+, który oferuje też tryb Drift. Do tego dochodzi standardowo montowana aktywna skrętna tylna oś – kolejna unikalna cecha w tym segmencie. Zasięg w trybie elektrycznym wynosi 13 km, umożliwiając lokalnie bezemisyjną jazdę np. w obszarze zabudowanym. Nowa odłona C 63 jednocześnie debiutuje jako Limuzyna i Kombi.

Ekspresyjny design z wyrazistym przednim zderzakiem

Forma podąża za funkcją: design nowego C 63 S różni się od Klasy C bardziej muskularnymi proporcjami. Zarówno Limuzyna, jak i Kombi korzystają ze znacząco zmodyfikowanej karoserii AMG. Sam przód jest o 50 mm dłuższy, a przednie błotniki zostały poszerzone. Łącznie na długość obu wersji nadwoziowych przybyło 83 mm. Szerszy rozstaw kół przedniej osi skutkuje o 76 mm większą całkowitą szerokością z przodu. Z kolei rozstaw osi zwiększył się o 10 mm. Nową wyróżniającą cechą C 63 S jest smukły wylot powietrza pośrodku maski,

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | telefon +49 7 11 17-0 | faks +49 7 11 17-222 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 19360

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

Zarząd: Ola Källenius, Prezes; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Mercedes-Benz Group AG (Stuttgart, Niemcy).

harmonijnie połączony z dwoma muskularnymi wybrzuszeniami. I jeszcze drobny, acz znaczący szczegół: po raz pierwszy w seryjnym modelu Mercedes-AMG gwiazdę Mercedesa z wieńcem laurowym na pokrywie silnika zastępuje okrągła plakietka z czarnym emblematem AMG.

Dostępne są również liczne lakiery i elementy wyposażenia, które umożliwiają dalszą indywidualizację. Wyłącznie dla C 63 S dostępny jest matowy, grafitowo szary lakier AMG magno. Wygląd zewnętrzny można dodatkowo spersonalizować, wybierając pakiety AMG z elementami z włókna węglowego, pakiety AMG Night I i II lub pakiet aerodynamiczny AMG.

Stylowe wnętrze, nowa generacja foteli AMG Performance

Wyrafinowaną aurę we wnętrzu potęgują sportowe fotele AMG ze specjalnym wzorem tapicerki i charakterystycznymi przeszyciami. Sportową lub luksusową stronę C 63 S podkreślają ekskluzywne kolory oraz szereg obić ze skóry nappa, z wytłoczonym logo AMG na przednich zagłówkach. Na życzenie dostępne są całkowicie przeprojektowane fotele AMG Performance drugiej generacji. Wyróżniają je boczki z otworami zmniejszającymi wagę, które zapewniają też lepszą wentylację.

System multimedialny MBUX z widokami parametrów napędu hybrydowego

System informacyjno-rozrywkowy MBUX oferuje liczne widoki i funkcje specyficzne dla AMG oraz hybrydowego napędu. Należą do nich specjalne konfiguracje zestawu wskaźników, centralnego ekranu oraz opcjonalnego wyświetlacza head-up. Wygląd wskaźników można personalizować za pomocą różnych stylów i indywidualnie wybieranych widoków. Specyficzny dla AMG styl Supersport pozwala wyświetlać różne treści za pośrednictwem pionowej struktury menu: z istotnymi dla napędu hybrydowego temperaturami lub aktualnymi ustawieniami zawieszenia albo skrzyni biegów. Ponadto kierowca może wybrać widok mapy nawigacji lub danych dotyczących zużycia. Także head-up oferuje charakterystyczne dla AMG style wyświetlania – Race i Supersport. Z kolei wysokiej jakości grafika na centralnym ekranie wizualizuje istotne parametry, takie jak przepływ mocy w zespole napędowym, prędkość obrotowa silnika, moc, moment obrotowy i temperatura jednostki elektrycznej, a także temperatura akumulatora.

Specyficzny dla AMG napęd hybrydowy E PERFORMANCE: silnik spalinowy z przodu, elektryczny z tyłu

Nowy Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE korzysta z połączenia 4-cylindrowego, turbodoładowanego silnika o pojemności 2,0 l z jednostką elektryczną (silnik synchroniczny z magnesami trwałymi), wysokowydajnym akumulatorem opracowanym w Affalterbach oraz w pełni zmiennym napędem na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+. Moc systemowa 500 kW (680 KM) i systemowy maksymalny moment obrotowy 1020 Nm zapewniają imponujące osiągi: zarówno Limuzyna, jak i Kombi przyspieszają od zera do 100 km/h w 3,4 s. Rozpędzanie kończą dopiero przy elektronicznie zblokowanej prędkości 280 km/h (Limuzyna) lub 270 km/h (Kombi), w obu przypadkach z opcjonalnym pakietem kierowcy AMG.

204-konny silnik elektryczny jest umieszczony na tylnej osi i zintegrowany z elektrycznie przełączaną dwubiegową przekładnią oraz elektronicznie sterowanym tylnym mechanizmem różnicowym o ograniczonym poślizgu; wszystko to tworzy kompaktowy elektryczny zespół napędowy – EDU (ang. electric drive unit). Ekspersi nazywają ten układ hybrydą P3. Także lekki, wysokowydajny akumulator znajduje się z tyłu, nad tylną osią. Ta zwarta konstrukcja ma wiele zalet:

- Silnik elektryczny napędza tylną oś, dzięki czemu może bardziej bezpośrednio zamieniać swoją moc w napęd, zapewniając dodatkowy impuls podczas ruszania, przyspieszania lub wyprzedzania.
- Konstrukcja silnika elektrycznego sprawia, że jego moment obrotowy jest dostępny od razu, umożliwiając szczególnie sprawne ruszanie.

- Co więcej, kierowca natychmiast doświadcza zauważalnego przyrostu osiągnięć dzięki elektronicznie sterowanemu tylnemu mechanizmowi różnicowemu o ograniczonym poślizgu: hybrydowy model niezwykle sprawnie przyspiesza na wyjściu z zakrętów.
- W celu zapewnienia lepszej przyczepności w razie poślizgu kół tylnej osi moc silnika elektrycznego zostaje przekazana również do przednich kół. To zasługa mechanicznego połączenia w pełni zmiennego napędu wszystkich kół za pomocą wału napędowego oraz przednich półosi.
- Umiejscowienie przy tylnej osi poprawia rozkład mas oraz rozkład obciążenia osi, a tym samym zapewnia podstawy dla przekonującego prowadzenia.
- Koncepcja AMG oferuje bardzo wysoką sprawność rekuperacji, system dopuszcza bowiem jedynie minimalne straty mechaniczne i hydrauliczne z silnika oraz skrzyni biegów.
- Zautomatyzowana dwubiegowa przekładnia przy tylnej osi, ze specjalnie skalibrowanymi przełoženiami, zapewnia rozpiętość od wysokiego momentu obrotowego na kołach na potrzeby dynamicznego ruszania aż do bezpiecznego, ciągłego dostarczania mocy przy wyższych prędkościach. Elektryczny siłownik włącza drugi bieg najpóźniej przy prędkości ok. 140 km/h, co odpowiada maksymalnej prędkości silnika elektrycznego – ok. 13 500 obr./min.
- Wzrost osiągnięć przy udziale dodatkowego silnika elektrycznego pozwolił projektantom poprawić efektywność całego samochodu i osiągnąć niższe emisje spalin oraz niższe zużycie paliwa.

Zainspirowany Formułą 1, opracowany w Affalterbach: wysokowydajny akumulator AMG

Przy nakreślaniu strategii elektryfikacji od samego początku było jasne, że wszystkie istotne komponenty zostaną opracowane w Affalterbach. Należy do nich wysokowydajny, litowo-jonowy akumulator AMG (ang. HPB, high-performance battery), inspirowany technikami, które zostały już sprawdzone w hybrydowych bolidach Formuły 1 zespołu Mercedes-AMG Petronas F1. W trakcie prac rozwojowych odbyła się ożywiona współpraca pomiędzy zakładem budowy silników Formuły 1 High Performance Powertrains (HPP) w Brixworth oraz centralą w Affalterbach. Wysokowydajny akumulator AMG łączy wysoką moc, którą można często pozyskiwać, z niewielką masą. Cel: zwiększyć ogólne osiągi samochodu. Do tego dochodzą możliwość szybkiego poboru energii oraz wysoka gęstość mocy. Rezultat: na przykład podczas energicznej jazdy w górzystym terenie kierowcy natychmiast mają do dyspozycji pełny potencjał mocy na podjazdach, a w trakcie zjazdów mogą korzystać z silnej rekuperacji.

70 kW mocy ciągłej i 150 kW mocy szczytowej

Wysokowydajny akumulator C 63 S E PERFORMANCE ma pojemność 6,1 kWh i zapewnia moc ciągłą 70 kW oraz, przez 10 s, moc szczytową 150 kW. Niewielka waga – zaledwie 89 kg – skutkuje bardzo wysoką gęstością mocy – 1,7 kW/kg, podczas gdy konwencjonalne akumulatory bez bezpośredniego chłodzenia ogniw osiągają około połowę tej wartości. Ładowanie odbywa się przez pokładową ładowarkę AC o mocy 3,7 kW. Bateria została zaprojektowana z myślą o szybkim dostarczaniu i pobieraniu energii, a nie o najdłuższym możliwym zasięgu. Mimo to 13-kilometrowy zasięg w trybie 100% elektrycznym pozwala odbyć np. cichą, lokalnie bezemisyjną podróż z domu albo osiedla na obrzeża miasta lub na drogę szybkiego ruchu.

Bazą dla wysokiej wydajności 400-woltowego akumulatora AMG jest innowacyjny system bezpośredniego chłodzenia: po raz pierwszy zaawansowany technologicznie płyn chłodzący oparty na cieczy nieprzewodzącej prądu indywidualnie opływa i chłodzi wszystkie 560 ogniw. Aby optymalnie dostarczać energię, każda bateria potrzebuje określonej temperatury; jeśli będzie zbyt zimna lub zbyt gorąca, może zauważalnie stracić moc lub wymagać regulacji temperatury w celu uniknięcia uszkodzenia. Stała temperatura akumulatora ma zatem decydujący wpływ na jego wydajność, żywotność i bezpieczeństwo. Konwencjonalne systemy chłodzenia, które chłodzą tylko powietrzem lub pośrednio chłodzą cieczą cały pakiet baterii, szybko osiągają kres swoich

możliwości – zwłaszcza że wymagania w tym zakresie stale rosną ze względu na ogniwa o coraz większej gęstości energii. A jeśli system termiczny nie spełnia optymalnie swojej funkcji, akumulator jest narażony na przedwczesne starzenie się.

Na potrzeby bezpośredniego chłodzenia specjaliści AMG musieli opracować nowe moduły chłodzące o grubości liczonej w milimetrach. Około 14 l płynu chłodzącego krąży od góry do dołu przez cały akumulator, przepływając obok każdego ogniwa, z pomocą specjalnie opracowanej, wysokowydajnej pompy elektrycznej. Ciecz przepływa również przez podłączony bezpośrednio do akumulatora wymiennik ciepła olej/woda. Oddaje on ciepło do jednego z dwóch obwodów niskotemperaturowych (LT), a stamtąd do chłodnicy LT z przodu samochodu, gdzie jest ono uwalniane do otoczenia.

W efekcie akumulator zawsze znajduje się w stałym, optymalnym oknie temperatury roboczej (średnio 45 stopni Celsjusza) – bez względu na to, jak często jest ładowany lub rozładowywany. Podczas jazdy z wysoką prędkością może się zdarzyć, że średnia temperatura zostanie przekroczona, jednak mechanizmy ochronne są tak skonfigurowane, aby nadal można było uzyskać maksymalną wydajność akumulatora, a następnie obniżyć poziom temperatury za pośrednictwem bezpośredniego chłodzenia. Nawet podczas szybkich okrążeń na torze wyścigowym, gdzie samochód często przyspiesza (akumulator jest rozładowany) i zwalnia (akumulator jest ładowany), bateria AMG zachowuje swoją wysoką wydajność.

Strategia działania: energia elektryczna zawsze dostępna

Podstawowa strategia działania napędu C 63 S E PERFORMANCE wywodzi się z hybrydowego zespołu napędowego bolidu Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas. Podobnie jak w F1 maksymalna moc jest tu dostępna zawsze, gdy kierowca zażąda tego poprzez kickdown – na przykład na potrzeby gwałtownego przyspieszania w zakręcie lub podczas wyprzedzania. Specyficzna koncepcja akumulatora zapewnia optymalny kompromis pomiędzy maksymalną dynamiką jazdy a efektywnością.

Osiem programów jazdy AMG

Osiem trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT (Electric, Comfort, Battery Hold, Sport, Sport+, RACE, Slippery i Individual) precyzyjnie dostosowano do nowej technologii, uzyskując szeroką gamę wrażeń z jazdy – od efektywnej po dynamiczną. Tryby dostosowują kluczowe parametry, takie jak reakcja układu napędowego i skrzyni biegów, charakterystyka układu kierowniczego, tłumienie zawieszenia czy brzmienie. Również zakres wsparcia silnika elektrycznego zależy od wybranego programu jazdy. Wyboru dokonuje się za pomocą ekranu w konsoli środkowej lub przycisków na kierownicy AMG. Wszystkie programy łączy jedno: aby wywołać szczytową moc silnika elektrycznego, wystarczy aktywować kickdown. Haptyczny pedał gazu ma wyczuwalny punkt nacisku, który musi pokonać stopa kierowcy.

Zwykle hybryda Performance uruchamia się bezgłośnie (tryb cichy), w programie jazdy Comfort, po włączeniu samego silnika elektrycznego. Ikona Ready w zestawie wskaźników sygnalizuje gotowość samochodu do jazdy. Ponadto z głośników w kabinie emitowany jest typowy dla AMG, donośny dźwięk rozruchu, który stanowi akustyczną informację zwrotną o gotowości do jazdy.

Na szczególną uwagę zasługuje tryb jazdy Electric, w którym nacisk kładziony jest na podróżowanie bez użycia silnika spalinowego. Jazda w 100% elektryczna jest możliwa do prędkości 125 km/h. Mechaniczne połączenie z komponentami AMG Performance 4MATIC+ oznacza, że napęd na wszystkie koła jest tu zawsze dostępny: jeśli tylne koła nagle złapią znaczny poślizg, moc silnika elektrycznego zostaje skierowana także do przednich kół.

Jeśli poziom energii w akumulatorze osiągnie minimum lub kierowca będzie potrzebować większej mocy, inteligentny system sterowania automatycznie aktywuje tryb jazdy Comfort i uruchomi silnik spalinowy.

Nowe wrażenia dźwiękowe w każdych warunkach: napęd elektryczny, hybrydowy i spalinowy

Podczas jazdy na napędzie całkowicie elektrycznym o zbliżaniu się hybrydy Performance ostrzega wymagany prawem system dźwiękowy. Specjalnie skomponowany, zależny od prędkości jazdy dźwięk AMG o niskiej częstotliwości jest emitowany na zewnątrz przez głośnik z przodu samochodu oraz soundbar z dwoma głośnikami z tyłu. Na stonowanym poziomie słychać go także we wnętrzu, jako informację zwrotną dla podróżujących. W Unii Europejskiej system działa do 20 km/h, a w USA – do równowartości ok. 30 km/h. Następnie sygnał napędu elektrycznego harmonijnie zanika. Każdy, kto sobie tego życzy, może doświadczyć dodatkowego brzmienia podczas jazdy w 100% elektrycznej również przy wyższych zakresach prędkości. Wystarczy tylko wybrać dźwięk za pomocą odpowiedniego przycisku na kierownicy (z symbolem fali).

To nie wszystko: projektanci AMG oferują użytkownikom jeszcze bardziej zaawansowane wrażenia akustyczne. W tym celu rzeczywisty dźwięk silnika spalinowego jest rejestrowany przez czujnik ciśnienia w układzie wydechowym i dodatkowo wzbogacony, zanim zostanie wyemitowany we wnętrzu, przez pokładowy system audio. Pozwala to bezpośrednio doświadczyć typowego brzmienia AMG. Ponadto sygnatura dźwiękowa jest modulowana przez zewnętrzne głośniki – wszystko w ramach wymogów prawa obowiązujących na poszczególnych rynkach. Intensywność zależy od wybranego programu jazdy lub indywidualnego wyboru na centralnym ekranie albo za pomocą przycisku na kierownicy. Niezależnie od sytuacji ścieżka dźwiękowa hybrydy Performance natychmiast pozwala rozpoznać ją jako rasową maszynę AMG.

Hybrydowy napęd Performance może kontrolować przyczepność jednego koła zamiast ESP

Napęd hybrydowy przynosi korzyści również w zakresie dynamiki. Zamiast hamowania przez ESP® trakcją może sterować silnik elektryczny – wystarczy, że jedno z kół zanotuje zbyt duży poślizg. Inteligentny system sterowania zmniejsza wówczas moment napędowy jednostki elektrycznej przenoszony na to koło za pośrednictwem tylnego mechanizmu różnicowego o ograniczonym poślizgu. W rezultacie ESP® nie musi interweniować w ogóle albo robi to później. Dodatkowa zaleta: silnik spalinowy może zapewniać wyższy moment obrotowy, co poprawia zarówno prowadzenie, jak i efektywność. Co więcej, moc inaczej „utraconą” w trakcie hamowania można wykorzystać do ładowania akumulatora.

Cztery stopnie rekuperacji do wyboru

Ponieważ, dzięki swojemu bezpośredniemu chłodzeniu, wysokowydajny akumulator zawsze znajduje się w optymalnym okienku temperaturowym, można było zoptymalizować rekuperację – nie trzeba ograniczać stopnia odzyskiwania energii z uwagi na zbyt wysoką temperaturę baterii.

Rekuperacja rozpoczyna się zawsze, gdy tylko kierowca zdejmie nogę z pedału gazu (tzw. tryb wybiegu) – nie musi nawet używać hamulca. W procesie tym następuje ładowanie akumulatora oraz wytworzenie silnego opóźnienia, co ogranicza zużycie hamulców lub pozwala w ogóle ich nie używać (w zależności od poziomu regeneracji i sytuacji na drodze). Kolejna zaleta rekuperacji: samochód nie rozpędza się na stromych zjazdach. Układ działa więc niczym hamowanie silnikiem, zasilając przy tym akumulator.

Odzyskiwanie energii jest konfigurowane w zależności od trybu jazdy, a kierowca ma do wyboru cztery poziomy rekuperacji (z wyjątkiem trybu jazdy Slippery). Służy do tego prawy przycisk AMG na kierownicy.

2,0-litrowy silnik AMG z elektrycznie wspomaganą turbosprężarką

Czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 l został w całości opracowany w siedzibie firmy w Affalterbach. Doświadczeni technicy budują go w jakości ręcznej produkcji, zgodnie z zasadą „jeden człowiek, jeden silnik”. W ten sposób Mercedes-AMG łączy kunszt swoich wysoko wykwalifikowanych pracowników z najnowocześniejszymi metodami produkcji Przemysłu 4.0 oraz wysokim stopniem cyfryzacji.

Jednostka, wewnątrz oznaczona jako M139l (l dotyczy montażu wzdłużnego), jest pierwszym na świecie seryjnie produkowanym silnikiem z turbodoładowaniem za pomocą elektrycznej turbosprężarki. To innowacyjne rozwiązanie wywodzi się bezpośrednio z techniki, którą zespół F1 Mercedes-AMG Petronas od wielu lat z powodzeniem stosuje w najwyższej klasie sportu motorowego. Nowa forma turbodoładowania gwarantuje szczególnie spontaniczną reakcję w całym zakresie obrotów, co prowadzi do jeszcze bardziej dynamicznych wrażeń z jazdy, a jednocześnie pozwala zwiększyć efektywność. Jednak w porównaniu z rodzeństwem – C 43 4MATIC oraz SL 43 – turbosprężarka w C 63 S jest znacznie większa. Zapewnia to intensywniejszy przepływ powietrza, a tym samym wyższą moc. Ponadto zintegrowany silnik elektryczny jest zasilany z wysokonapięciowej instalacji 400 V (w serii 43 – 48 V).

W C 63 S 4-cylindrowa jednostka rozwija moc 350 kW (476 KM) przy 6725 obr./min. Czyni ją to najmocniejszym seryjnym silnikiem o 4 cylindrach na świecie. Maksymalny moment obrotowy o wartości 545 Nm jest dostępny w zakresie 5250-5500 obr./min. Zintegrowany z alternatorem rozrusznik z napędem pasowym (RSG) uruchamia silnik spalinowy i zapewnia podstawowe zasilanie wyposażenia pomocniczego, takiego jak klimatyzacja czy światła drogowe. Dotyczy to również sytuacji, gdy pojazd stoi z włączonym oświetleniem, a poziom naładowania wysokonapięciowego akumulatora nie jest już wystarczający do zasilania niskonapięciowej pokładowej instalacji elektrycznej. RSG jest zintegrowany z wysokonapięciową instalacją 400 V.

Siła napędowa trafia do kół za pośrednictwem przekładni AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission), w której przekładnię hydrokinetyczną zastąpiono mokrym sprzęgłem startowym. Takie rozwiązanie zmniejsza masę, a dzięki mniejszej bezwładności optymalizuje reakcję na wciśnięcie pedału gazu, zwłaszcza podczas gwałtownych zrywów oraz zmian obciążenia. Drobiazgowo skalibrowane oprogramowanie skrzyni skutkuje wyjątkowo krótkimi czasami zmiany biegów, a w razie potrzeby pozwala błyskawicznie realizować wielokrotne redukcje. Ponadto w trybach jazdy Sport i Sport+ dostępna jest funkcja międzygazu, zapewniająca szczególnie emocjonujące wrażenia przy zmianie przełożeń. Do dyspozycji jest także funkcja RACE START, która umożliwia optymalne ruszenie z miejsca.

Zawieszenie AMG RIDE CONTROL z adaptacyjnym tłumieniem

Standardowe zawieszenie AMG RIDE CONTROL ze stalowymi sprężynami i adaptacyjnym systemem tłumienia łączy sportowe, dynamiczne prowadzenie z typowym dla Mercedesów komfortem na długich dystansach. Podwozie bazuje na przedniej osi ze specjalnie zaprojektowanymi zwrotnicami i połączeniami na dolnym wahaczu oraz na tylnej osi, której elastokinematyka również została skonfigurowana pod kątem wysokiej dynamiki jazdy. Amortyzacja każdego koła jest stale dostosowywana do aktualnej sytuacji, zawsze z uwzględnieniem wybranego trybu pracy zawieszenia, stylu jazdy oraz stanu nawierzchni. Poza poprawą jakości i komfortu jazdy prowadzi to przede wszystkim do zwiększenia aktywnego bezpieczeństwa. Zastosowany tu system sprawdził się już w maszynach GT3 dla klientów AMG oraz w AMG GT Black Series. Kluczowymi komponentami są wykonane z lekkich materiałów amortyzatory, które mogą przenosić znacznie więcej płynu hydraulicznego niż konwencjonalne rozwiązania: zamiast smukłego tłoka olej w amortyzatorze przemieszcza znacznie większa tarcza. Każdy amortyzator jest wyposażony w dwa zewnętrzne zawory elektrohydrauliczne; działają one niezależnie od siebie, kontrolując odbicie i ugięcie. Równocześnie oprogramowanie systemu stale

monitoruje dane operacyjne, takie jak kąt skrętu kierownicy, prędkość jazdy, przyspieszenie oraz ruchy nadwozia. Modyfikacja tłumienia następuje w ciągu milisekund, w zależności od sytuacji. W rezultacie koła zawsze mocno trzymają się podłoża, nawet podczas ekstremalnych manewrów lub na drogach o złej nawierzchni. Do wyboru są trzy różne mapy tłumienia (Comfort, Sport oraz Sport+).

Parametryczny układ kierowniczy AMG oraz standardowa skrętna tylna oś

Trzystopniowo regulowany parametryczny układ kierowniczy AMG charakteryzuje się zmiennym przełożeniem, które dostosowuje się do wybranego programu jazdy. Przy wysokich prędkościach następuje ograniczenie siły wspomagania kierownicy, a przy niskich – jej wzmocnienie. W rezultacie podczas manewrowania wymagana jest stosunkowo niewielka siła kierowania, a podczas szybszej jazdy kierowca zachowuje najlepszą możliwą kontrolę nad samochodem. To nie wszystko: w ustawieniach zawieszenia Sport i Sport+ może liczyć na jeszcze więcej informacji zwrotnych ze styku opon z nawierzchnią.

Standardowy układ kierowniczy tylnej osi działa przy maksymalnym kącie skrętu wynoszącym 2,5 stopnia. Do prędkości 100 km/h (zmienna wartość w zależności od ustawienia AMG DYNAMICS) tylne koła skręcają się w kierunku przeciwnym do przednich. Prowadzi to do wirtualnego skrócenia rozstawu osi, co z kolei skutkuje znacznie większą zwrotnością, mniejszym wysiłkiem związanym z kierowaniem oraz bardziej dynamicznym prowadzeniem. Podczas skręcania lub parkowania nietrudno docenić mniejszy promień skrętu. Z kolei przy prędkości powyżej 100 km/h (zmiennej w zależności od ustawienia AMG DYNAMICS) tylne koła skręcają się równolegle do przednich – maksymalnie o 0,7 stopnia. To wirtualne zwiększenie rozstawu osi ma pozytywny wpływ na stabilność i prowadzi do szybszego narastania siły bocznej przy zmianie kierunku jazdy, a tym samym do bardziej bezpośredniej reakcji na ruchy kierownicą. Charakterystyka skrętnej tylnej osi zależy od wybranego programu jazdy AMG DYNAMIC SELECT.

Znakomita kontrola i wysoka odporność na fading: wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG

W C 63 S E PERFORMANCE nie ma też żadnych kompromisów, jeśli chodzi o hamulce: w odpowiedzi na ekstremalne parametry napędu i związane z nimi osiągi standardowo montowany jest wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami z przodu i 1-tłoczkowymi zaciskami pływającymi z tyłu. Imponuje on bardzo krótkimi drogami hamowania, a także maksymalną stabilnością oraz odpornością na blaknięcie (ang. fading) podczas intensywnej eksploatacji. Ponadto wyróżnia się długą żywotnością i szczególnie szybką reakcją. Co więcej, zastosowanie lekkiego materiału pozwoliło ograniczyć masy nieresorowane. Opcjonalnie dostępny jest wysokowydajny ceramiczno-kompozytowy układ hamulcowy.

Dane techniczne w skrócie

	Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE (w nawiasie dane dla Kombi)
Systemowa maksymalna moc	500 kW (680 KM)
Systemowy maksymalny moment obrotowy ¹	1020 Nm
Silnik spalinowy	2.0 R4 z elektrycznie wspomaganą turbosprężarką
Pojemność skokowa	1991 ccm
Maksymalna moc, silnik spalinowy	350 kW (476 KM) przy 6750 obr./min
Maksymalny moment obr., silnik spalinowy	545 Nm przy 5250-5500 obr./min
Maksymalna moc, silnik elektryczny	150 kW (204 KM)
Maksymalny moment obr., silnik elektryczny	320 Nm

Układ napędowy	napęd wszystkich kół AMG Performance 4MATIC+ z w pełni zmienną dystrybucją momentu obrotowego oraz trybem Drift
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Zużycie paliwa, ważone, cykl mieszany ²	6,9 l/100 km (6,9 l/100 km)
Emisje CO ₂ , ważone, cykl mieszany ²	156 g/km (156 g/km)
Zużycie energii elektr., waż., cykl miesz. ²	11,7 kWh/100 km (11,7 kWh/100 km)
Klasa efektywności	b.d.
Pojemność akumulatora	6,1 kWh
Zasięg elektryczny ²	13 km
Przyspieszenie 0-100 km/h	3,4 s (3,4 s)
Prędkość maksymalna	250 km/h, opcjonalnie 280 km/h (250 km/h, opcjonalnie 270 km/h)
Masa własna (EC)	2111 kg (2145 kg)

¹ Cały zespół, w zależności od kombinacji biegów

² Podane wartości są ustalonymi „wartościami WLTP CO₂” w rozumieniu art. 2 nr 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Na podstawie tych danych obliczono wartości zużycia paliwa. Zużycie energii elektrycznej zostało ustalone na podstawie rozporządzenia 2017/1151/UE.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@mercedes-benz.com

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz Group AG

Mercedes-Benz Group AG to jeden z odnoszących największe sukcesy koncernów motoryzacyjnych na świecie. Grupa obejmująca Mercedes-Benz AG jest jednym z największych oferentów samochodów osobowych luksusowych i klasy premium oraz samochodów dostawczych. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje kredyty, leasing, abonamenty samochodowe, wynajem samochodów, zarządzanie flotą, usługi cyfrowe związane z ładowaniem i płatnościami, pośrednictwo w zakresie ubezpieczeń oraz innowacyjne usługi mobilnościowe. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, konstruując w 1886 roku pierwszy samochód. Motywacją i zobowiązaniem dla Mercedes-Benz, jako pioniera motoryzacji, jest kształtowanie przyszłości mobilności w sposób bezpieczny i zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju. Firma stawia przy tym na innowacyjne i zielone technologie oraz na bezpieczne, wysokiej jakości pojazdy, które fascynują i zachwycają. Mercedes-Benz nieprzerwanie inwestuje w rozwój wydajnych napędów oraz wyznacza kierunek ku całkowicie elektrycznej przyszłości: Marka z trójramienną gwiazdą dąży do osiągnięcia celu, jakim jest motoryzacja w pełni elektryczna – wszędzie tam, gdzie pozwolą na to warunki rynkowe. Obierając ten strategiczny cel – przejście od „Electric first” do „Electric only” – Mercedes-Benz przyspiesza transformację prowadzącą do motoryzacji bezemisyjnej i opartej na oprogramowaniu. Ponadto przedsiębiorstwo intensywnie rozwija rozwiązania w zakresie inteligentnej łączności sieciowej swoich pojazdów i autonomicznej jazdy, a także nowe koncepcje mobilności. Odpowiedzialność za społeczeństwo i środowisko naturalne Mercedes-Benz postrzega jako wyzwanie oraz zobowiązanie. Mercedes-Benz oferuje swoje pojazdy i usługi w niemal wszystkich krajach świata, a jego zakłady produkcyjne zlokalizowane są w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej na świecie luksusowej marki motoryzacyjnej (źródło: badanie Interbrand, 20.10.2021 r.), oraz Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes EQ i Mercedes me, portfolio marek obejmuje również marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services i Athlon. Przedsiębiorstwo notowane jest na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (skrót giełdowy MBG). W 2020 roku koncern zatrudniał łącznie ok. 288 500 pracowników i sprzedał 2,8 mln pojazdów. Obroty w tym okresie kształtowały się na poziomie 154,3 mld euro, a zysk operacyjny EBIT wyniósł 6,6 mld euro.