



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-AMG E 63 4MATIC+ oraz E 63 S 4MATIC+

Informacja prasowa

Najmocniejsza Klasa E w historii

4 listopada 2016 r.

Affalterbach. Mercedes-AMG na nowo tworzy definicję sportowej limuzyny - najnowsze modele E 63 4MATIC+ oraz E 63 S 4MATIC+ łączą inteligencję Klasy E z potężnym silnikiem 4.0 V8 biturbo, osiągającym nawet 450 kW (612 KM). To najmocniejsza jednostka, jaka kiedykolwiek trafiła pod maskę Klasy E. A jednocześnie jeszcze bardziej wydajna - dzięki seryjnemu systemowi odłączania cylindrów wyznacza klasowe wzorce efektywności. To samo dotyczy osiągnięć: z przyspieszeniem od 0 do 100 km/h w ciągu zaledwie 3,4 s wariant E 63 S 4MATIC+ nie ma sobie równych w segmencie. Nowa sportowa limuzyna Mercedes-AMG otrzymała też szereg innowacyjnych technologii, m.in. 9-biegową przekładnię AMG SPEEDSHIFT MCT (Multi Clutch Technology), którą po raz pierwszy połączono z mokrym sprzęgłem startowym, a także nowy napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ z całkowicie zmiennym rozdziałem momentu obrotowego między osiami. Niezrównaną dynamikę podkreśla ekspresyjny design nadwozia z nową osłoną chłodnicy i maską w stylu modeli coupé. Równocześnie najnowsza generacja E 63 oferuje zupełnie nowy poziom komfortu na dalekich trasach - to zasługa sportowego zawieszenia pneumatycznego AIR BODY CONTROL.

"Nowe modele E 63 reprezentują największy skok generacyjny w historii Mercedes-AMG. Szczególną uwagę przywiązaliśmy do dynamiki jazdy. Już na początku prac projektowych zdecydowaliśmy się na zastosowanie w pełni aktywnego napędu na obie osie. W połączeniu z 4-litrową jednostką V8

biturbo potwierdza on obietnicę najwyższych osiągnięć, jaką składa marka Mercedes-AMG" - mówi Tobias Moers, szef Mercedes-AMG GmbH.

Dane techniczne w skrócie:

	Mercedes-AMG E 63 4MATIC+	Mercedes-AMG E 63 S 4MATIC+
Silnik	4.0 V8 biturbo, bezpośredni wtrysk benzyny	4.0 V8 biturbo, bezpośredni wtrysk benzyny
Pojemność	3982 ccm	3982 ccm
Moc maks.	420 kW (571 KM) przy 5750–6500 obr./min	450 kW (612 KM) przy 5750–6500 obr./min
Maks. moment obrotowy	750 Nm przy 2250–5000 obr./min	850 Nm przy 2500–4500 obr./min
Układ napędowy	Stały napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ ze zmiennym rozdziałem momentu obr.	Stały napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ ze zmiennym rozdziałem momentu obr.
Przekładnia	9-biegowa, AMG SPEEDSHIFT MCT	9-biegowa, AMG SPEEDSHIFT MCT
Średnie zużycie paliwa	8,9-9,2 l/100 km	8,9-9,2 l/100 km
Średnia emisja CO ₂	203-209 g/km	203-209 g/km
Klasa efektywności	D	D
Masa własna (DIN/EC)	1875*/1950** kg	1875*/1950** kg
Przyspieszenie 0–100 km/h	3,5 s	3,4 s
Prędkość maksymalna	250 km/h***	250 km/h***

* masa własna wg DIN, bez kierowcy; ** masa własna wg EC, włącznie z kierowcą (75 kg);

*** ograniczona elektronicznie (300 km/h z Pakietem Kierowcy AMG)

Unikalny przedni pas: design nadwozia

Najmocniejsza Klasa E w historii zwraca uwagę wyrazistą muskulaturą.

Indywidualny charakter modelu podkreśla zwłaszcza nowy przedni pas - po raz pierwszy w historii limuzyna AMG ma pokrywę silnika osadzoną jak w modelach coupé. Przednia krawędź maski nie dosięga lamp i w połączeniu z

wydatnymi przetłoczeniami potęguje dynamiczną stylizację nadwozia, podobnie jak poszerzone o 17 mm nadkola, mieszczące szerzej rozstawione koła i większe obręcze.

Charakterystyczny wygląd zapewnia również nowa osłona chłodnicy z dwiema srebrnymi listwami, pionowym żebrowaniem w kolorze czarnym i oznaczeniem AMG. Imponującą moc nowych modeli podkreśla nawiązujący do skrzydeł myśliwca design przedniego zderzaka z czarnymi prowadnicami powietrza i masywnym spojlerem. Jednocześnie ukazuje on rozbudowaną, typową dla świata sportów motorowych konstrukcję układu chłodzenia. Swoje zasługi mają tu również duże wloty po bokach - dwie listwy w każdym z nich kierują chłodne powietrze do chłodnic przy nadkolach.

Sylwetkę E 63 optycznie wydłużają i obniżają dynamicznie wyprofilowane panele progowe. Model wyróżniają także emblematy "V8 BITURBO 4MATIC+" w łukowatych wgłębieniach przednich błotników. Z tyłu pojawił się subtelny spojler, zderzak z nakładką w kształcie dyfuzora oraz dwie podwójne końcówki układu wydechowego. Wyróżnikiem mocniejszej wersji S są chromowane wstawki progów i tylnego zderzaka.

Standardowo E 63 4MATIC+ wyjeżdża z fabryki na grafitowych, 10-ramiennych obręczach z lekkich stopów z lśniąco wykończonymi (9,5 J x 19 z przodu i 10 J x 19 z tyłu). Rozmiar ogumienia to, odpowiednio, 265/35 ZR 19 oraz 295/30 ZR 19. Wariant E 63 S 4MATIC+ wyposażono w opony 265/35 ZR 20 (przód) i 295/30 ZR 20 (tył) z 5-ramiennymi matowymi felgami w kolorze

grafitowym (odpowiednio, 9,5 J 20 oraz 10 J x 20). Na życzenie dostępne są 20-calowe, kute obręcze z osłonami piast przypominającymi centralną śrubę.

Siła unoszenia: zbalansowana pod kątem osiąarów

Nad stylizacją E 63 4MATIC+ wspólnie pracowali styliści oraz eksperci od aerodynamiki. Efektem ich prac jest nie tylko efektowny design, ale i zbalansowana pod kątem osiąarów siła unoszenia - pozwalająca na połączenie zwinności prowadzenia na wąskich drogach ze stabilnością przy prędkościach autostradowych. Jednocześnie projektanci skoncentrowali się na uzyskaniu możliwie niskich wartości współczynnika oporu powietrza, zużycia paliwa i poziomu hałasu oraz zachowaniu odpowiedniej odporności termicznej wszystkich układów. Pakiet aerodynamiczny obejmuje nowe elementy karoserii, w tym dopasowany do aerodynamiki limuzyny tylny spojler, ograniczający unoszenie tylnej osi, a także szereg modyfikacji w podwoziu.

Nowy szczyt mocy: silnik 4.0 V8 biturbo z turbosprężarkami twin-scroll

Wszechstronna jednostka 4.0 V8 biturbo AMG debiutuje w swoim najmocniejszym jak dotąd wydaniu - pod maską E 63 S 4MATIC+ osiąga moc 450 kW (612 KM) i 850 Nm maksymalnego momentu obrotowego, dostępnego w szerokim zakresie od 2500 do 4500 obr./min. To sprawia, że limuzyna przy każdej prędkości obrotowej przyspiesza bez żadnego wysiłku. Sprint od 0 do 100 km/h zajmuje zaledwie 3,4 s, a wskazówka prędkościomierza zatrzymuje się przy 250 km/h (z Pakietem Kierowcy AMG - 300 km/h). Odmiana E 63 4MATIC+ legitymuje się mocą 420 kW (571 KM) i maksymalnym momentem o wartości 750 Nm, a na rozpędzenie się od zera do "setki" wystarczy jej 3,5 s.

Zaawansowana konstrukcyjnie jednostka 4.0 V8 biturbo korzysta ze sprawdzonego układu podwójnego turbodoładowania z dwiema turbosprężarkami umieszczonymi nie na zewnątrz, ale pomiędzy rozwartymi głowicami cylindrów. Taka konfiguracja, zwana "gorącą fałką", przynosi szereg korzyści: pozwala zachować kompaktowe wymiary silnika, uzyskać spontaniczną reakcję na wciśnięcie pedału gazu, a także niską emisję spalin, w czym m.in. zasługa optymalnego przepływu powietrza w kierunku umieszczonych w pobliżu katalizatorów.

W celu zwiększenia osiągnięć silnika i jeszcze lepszej responsywności inżynierowie Mercedes-AMG po raz pierwszy zastosowali turbosprężarki typu twin-scroll. Ich obudowy podzielono na dwa równoległe kanały, które w połączeniu z dwoma osobnymi wylotami z kolektora wydechowego pozwalają oddzielnie sterować dopływem spalin do wirnika turbiny. Spaliny z pierwszego i czwartego cylindra trafiają do jednego kanału, a z drugiego i czwartego cylindra - do drugiego kanału. Celem jest ograniczanie wzajemnych zakłóceń, jakie mogą powodować suwy wydechu w poszczególnych cylindrach, spada też ciśnienie zwrotne. Efekt: wyższa moc dzięki lepszemu napełnianiu cylindrów świeżą mieszanką, wyższy moment obrotowy przy niskich obrotach i błyskawiczna reakcja na zmiany obciążenia.

Silnik otrzymał także nowe tłoki, zoptymalizowane układy - dolotowy i chłodzenia powietrza doładowującego oraz zmienione oprogramowanie. Znane z innych modeli rozwiązania obejmują m.in.: bezpośredni, natryskowy wtrysk paliwa z piezoelektrycznymi wtryskiwaczami, wymiennik powietrze-

woda w układzie chłodzenia powietrza doładowującego, system zarządzania pracą alternatora, funkcja ECO start/stop i tryb żeglowania.

Układ zarządzania pracą cylindrów AMG

Dla uzyskania maksymalnej efektywności Mercedes-AMG wyposażył V-ósemkę w układ dezaktywacji cylindrów. W przypadku modelu SLK 55 AMG pomógł on w znaczącym obniżeniu zużycia paliwa i emisji spalin, a teraz po raz pierwszy znajduje zastosowanie w turbodoładowanym silniku AMG. Przy częściowym obciążeniu układ odłącza cylindry numer 2, 3, 5 i 8. W rezultacie nowe limuzyny E 63 4MATIC+ oraz E 63 S 4MATIC+ ustanawiają nowy wzorzec wydajności w swoim segmencie - na każde 100 km potrzebują średnio 8,9 l benzyny.

Układ dezaktywacji cylindrów działa w szerokim zakresie prędkości obrotowych - od 1000 do 3250 obr./min, gdy tylko kierowca wybierze tryb "Comfort". O jego pracy informuje menu AMG na panelu wskaźników. Przejście z trybu 4- do 8-cylindrowego odbywa się błyskawicznie i niewyczuwalnie, w żaden sposób nie ogranicza więc komfortu jazdy. To rezultat inteligentnej interakcji pomiędzy systemem zarządzania silnikiem oraz regulacją wzniosu zaworów CAMTRONIC. Podobną konfigurację można już spotkać w jednostkach 4-cylindrowych. W V-ósemce układ dezaktywacji cylindrów korzysta z ośmiu podwójnych nastawników, które sterują osiowym przesuwaniem zespołu krzywek na wałkach rozrządu dla zaworów dolotowych oraz wydechowych. Tryb 4-cylindrowy jest realizowany poprzez odłączenie (zamknięcie) odpowiednich zaworów dolotowych i wydechowych cylindrów numer 2, 3, 5 i 8. Pozwala to nie tylko ograniczyć straty, jakie powoduje praca

czterech dezaktywowanych cylindrów, ale jednocześnie, z uwagi na zmianę charakterystyki, zwiększa efektywność czterech pozostałych.

Aktywny napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+

Oba modele E 63 są oferowane wyłącznie z nowym napędem na cztery koła AMG Performance 4MATIC+. Ten inteligentny system łączy zalety różnych konfiguracji układu napędowego - po raz pierwszy oferuje całkowicie płynną dystrybucję momentu obrotowego pomiędzy przednią a tylną osią. Dzięki temu zapewnia optymalną trakcję, wysoką stabilność i bezpieczeństwo prowadzenia nawet w skrajnych warunkach, czy to na torze wyścigowym, czy na oblodzonej lub zaśnieżonej nawierzchni. Przejście z trybu tylnego do czteronapędowego i z powrotem odbywa się całkowicie płynnie, inteligentne sterowanie napędem zostało bowiem całościowo zintegrowane z architekturą pojazdu.

Elektromechanicznie sterowane sprzęgło łączy stale napędzaną tylną oś ze zmiennie napędzaną osią przednią. Najlepszy możliwy rozkład momentu obrotowego jest na bieżąco dobierany zależnie od warunków oraz stylu jazdy kierowcy. Poza lepszą trakcją i przyspieszeniami bocznymi napęd zapewnia jeszcze lepsze osiągi, a dzięki całkowicie zmiennej dystrybucji siły napędowej wciąż pozwala na driftowanie, czyli uślizgi tylnych kół. To zasługa trybu Drift, który należy do standardowego wyposażenia E 63 S 4MATIC+. Można go aktywować w programie Race, po dezaktywacji ESP® i wybraniu ręcznej zmiany przełożeń. 612-konna Klasa E staje się wówczas samochodem wyłącznie tylnonapędowym. Tryb Drift pozostaje aktywny aż do chwili, gdy wyłączy go sam kierowca.

Szybsza zmiana przełożeń, wyższa efektywność: 9-biegowa sportowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT

9-biegowa sportowa skrzynia AMG SPEEDSHIFT MCT została dostosowana specjalnie do wymagań nowych modeli E 63 4MATIC+ oraz E 63 S 4MATIC+.

Obejmuje to zarówno zmiany w jej konstrukcji, jak i oprogramowaniu.

Modyfikacje oprogramowania pozwalają skrócić czas zmiany przełożeń i umożliwiają wielokrotne redukcje oraz realizację funkcji podwójnego wysprzęglenia, która zapewnia jeszcze emocjonujące doznania z jazdy.

Miejsce przekładni hydrokinetycznej zajmuje mokre sprzęgło startowe. Zabieg ten pozwala ograniczyć masę przekładni, a przy tym zoptymalizować czas reakcji na wciśnięcie pedału gazu.

Indywidualne doświadczenie: programy jazdy AMG DYNAMIC SELECT

W ramach AMG DYNAMIC SELECT kierowca E 63 4MATIC+ ma do wyboru cztery różne programy jazdy: Comfort, Sport, Sport Plus oraz Individual. W każdym z nich modyfikowane są: reakcja silnika i skrzyni biegów oraz charakterystyka pracy zawieszenia, układu kierowniczego, ESP® i napędu na obie osie. Niezależnie od wybranego programu DYNAMIC SELECT kierowca może uruchomić ręczny tryb zmiany biegów (przycisk M), obsługiwany za pomocą manetek przy kierownicy. Osobno można ustawiać także tryb pracy zawieszenia.

Program Comfort jest zorientowany na wygodę jazdy - wyróżnia się łagodnymi nastawami zawieszenia i układu kierowniczego oraz efektywną konfiguracją napędu, z wczesną zmianą przełożeń, aktywną funkcją start/stop i włączonym trybem żeglowania. Ten ostatni uruchamia się po zwolnieniu pedału gazu w

zakresie prędkości 60-160 km/h - rozłącza wówczas sprzęgło przekładni MCT i odłącza w ten sposób silnik od reszty układu napędowego. Elektronika redukuje obroty jednostki do poziomu biegu jałowego, a opory ruchu są zmniejszone o siły kompresji i tarcia występujące przy hamowaniu silnikiem.

Programy Sport i Sport Plus skonfigurowano pod kątem wysokiej dynamiki jazdy. W każdym z nich silnik spontaniczniej reaguje na ruchy pedału gazu, a skrzynia szybciej zmienia przełożenia i korzysta z funkcji podwójnego wysprzęglenia podczas redukcji. Dodatkowo, zwiększona w trybie Sport Plus prędkość obrotowa biegu jałowego pozwala na jeszcze szybsze ruszanie. Ponadto, wariant E 63 S 4MATIC+ jest wyposażony w tryb Race, przeznaczony do agresywnej jazdy po zamkniętych torach. Wszystkie jego parametry dobrano z myślą o uzyskaniu maksymalnych osiągnięć.

W nowej generacji E 63 znacznie uproszczono sterowanie funkcją błyskawicznego ruszania - Racestart. Aby z niej skorzystać, kierowca musi tylko wdusić lewą nogą pedał hamulca, a prawą - pedał gazu. Pokładowa elektronika sama dobierze właściwą prędkość obrotową silnika. Zależnie od wymagań lub rodzaju nawierzchni, można ją zwiększyć lub zmniejszyć za pomocą manetek zmiany biegów. Po zwolnieniu pedału hamulca E 63 wystrzeli do przodu z zachowaniem optymalnej trakcji. Funkcja Racestart działa w programach Sport, Sport Plus i Race.

Specjalnie opracowane zawieszenie: maksymalne przyspieszenia poprzeczne i wzdlużne

Zwinność i wysokie prędkości w zakrętach nowych modeli E 63 to również zasługa kompletnie przekonstruowanego sportowego zawieszenia AMG, bazującego na wielokomorowym zawieszeniu pneumatycznym AIR BODY CONTROL. Samopoziomujący układ zapewnia bardzo wysoką stabilność pochylenia kół, a znakomitą dynamikę jazdy i precyzję prowadzenia łączy z wysokim komfortem.

W czterodrożkowej przedniej osi zastosowano komponenty z aluminium (wahacze, drążki reakcyjne, elementy tulei), a względem wersji "cywilnych" poszerzono rozstaw kół.

Również architektura tylnego zawieszenia została dostosowana do osiągnięć E 63 - wielowahaczowa konstrukcja odznacza się zwiększoną sztywnością. Zmodyfikowana rama pomocnicza pozwoliła poszerzyć rozstaw kół, a powierzchnie styku ich łożysk przesunąć na zewnątrz. Ponadto zastosowano zmodyfikowane piasty, zoptymalizowano elastokinematykę i zwiększono "negatyw" kół. Nowe mocowanie dyferencjału przyczynia się do dodatkowego ograniczenia niepożądanych hałasów, wibracji i szumów (NVH), podobnie jak dodatkowe usztywnienia i spawy. Dzięki zastosowaniu rurowego stabilizatora - znanego już z AMG GT R - ograniczono masę tylnej osi.

Ze świata sportów motorowych pochodzi radialne mocowanie hamulców. Takie rozwiązanie również przyczynia się do zwinniejszego i precyzyjniejszego prowadzenia - z uwagi na większą sztywność lepiej chroni

przed wibracjami i siłami generowanymi w zawieszeniu. Dzięki zastosowaniu tulei ze specjalnej mieszanki gumy oraz nowej elastokinematyce stabilność pochylenia kół względem poprzeczka wzrosła aż o 30%.

Trójkomorowe zawieszenie pneumatyczne: wszechstronny charakter

Trójkomorowe zawieszenie pneumatyczne, sportowe nastawy amortyzatorów i aktywna charakterystyka tłumienia pozwalają jeszcze lepiej dopasować charakterystykę układu jezdnego do własnych potrzeb. Sztywność kolumn pneumatycznych można regulować poprzez aktywację lub dezaktywację poszczególnych komór. W rezultacie odczuwalnie wzrasta zarówno komfort, jak i pewność prowadzenia.

Po przeprowadzeniu licznych testów i jazd próbnych projektanci AMG skonfigurowali trzy różne ustawienia sztywności kolumn, zależne od wybranego programu oraz aktualnych warunków. Ponadto, stopień ich sztywności z przodu i z tyłu automatycznie wzrasta podczas gwałtownych zmian obciążenia, szybkiej jazdy w zakrętach, agresywnego przyspieszania lub ostrego hamowania. Pozwala to ograniczyć kołysanie nadwozia i zwiększyć stabilność prowadzenia.

W programie Comfort zawieszenie jest zorientowane na komfort i jak najskuteczniejsze pochłanianie nierówności. Uruchomienie trybu Sport usztywnia pracę kolumn i odczuwalnie zmniejsza przechyły. Jeszcze większą zwinność w zakrętach zapewnia program Sport Plus.

Co więcej, kierowca ma do wyboru trzy tryby adaptacyjnego tłumienia: Comfort, Sport i Sport Plus. Może więc wybrać pomiędzy zrelaksowanym komfortem na długich trasach lub maksymalnie sportowym charakterem. Regulacja odbicia i kompresji odbywa się niezależnie, a wszechstronna charakterystyka sterowania zapewnia szeroką rozpiętość pomiędzy minimalną a maksymalną siłą tłumienia. W ten sposób ustawienia poszczególnych trybów są jeszcze bardziej wyrafinowane, a różnice między nimi - subiektywnie bardziej odczuwalne, zależnie od warunków drogowych.

Blokada tylnego dyferencjału: optymalna trakcja w każdych warunkach

Aby dodatkowo poprawić przyczepność i dynamikę jazdy, model E 63 4MATIC+ został wyposażony w mechaniczną blokadę tylnego dyferencjału (tzw. szperę), a w wersji E 63 S 4MATIC+ blokada ta ma sterowanie elektroniczne. Oba mechanizmy ograniczają poślizg wewnętrznego koła w zakręcie bez pomocy układu hamulcowego. W rezultacie kierowca może wcześniej zacząć przyspieszać na wyjściu z zakrętu, a dzięki lepszej trakcji dysponuje w tym momencie wyższą mocą. Auto pozostaje stabilniejsze podczas hamowania z wysokich prędkości i sprawniej rusza z miejsca.

Elektroniczne sterowanie w odmianie "S" wyróżnia się jeszcze bardziej wrażliwym działaniem i aktywniejszym sterowaniem, co dodatkowo ułatwia jazdę na granicy możliwości pojazdu. Aby zapewnić optymalny poziom chłodzenia, obudowa blokady dyferencjału ma dodatkowe żebrowanie.

Z blokadą dyferencjału i napędem na obie osie AMG 4MATIC+ doskonale współpracuje trzystopniowy układ ESP® z trybami ESP ON (włączony), ESP

SPORT Handling Mode (późniejsze ingerencje) oraz ESP OFF (wyłączony, włącza się okresowo podczas gwałtownego hamowania). Przez cały czas aktywna pozostaje elektroniczna kontrola trakcji: gdy napędzane koło traci przyczepność, ESP® wyhamowuje je w ukierunkowany sposób w celu optymalnego przeniesienia siły napędowej na drogę.

E 63 S 4MATIC+ z aktywnymi poduszkami silnika w standardzie

Wariant E 63 S 4MATIC+ wyróżnia się unikalnym na tle segmentu rozwiązaniem w postaci montowanych seryjnie aktywnych poduszek silnika. Pozwalają one pogodzić sprzeczne cele - miękkie mocowanie zapewniające wyższy komfort oraz sztywne, istotne z punktu widzenia dynamiki jazdy. Aktywne poduszki są w stanie natychmiast i na bieżąco zmieniać swoją sztywność zależnie od warunków jazdy. Pozytywnie wpływa to na precyzję prowadzenia podczas dynamicznej jazdy - z uwagi na ograniczone drgania elementów napędu kierowca jest rzadziej zmuszony do dokonywania korekt. Wóz jeszcze chętniej reaguje na ruchy kierownicą, a układ kierowniczy zapewnia lepsze wyczucie. Podczas jazdy torowej w zakresie sztywności poduszek nie ma żadnych kompromisów. Ich ograniczona bezwładność sprzyja lepszym czasom okrążeń. I odwrotnie, miększe nastawy poduszek odczuwalnie zwiększają komfort na zniszczonych nawierzchniach. W przypadku postępujących po sobie nierówności zespół napędowy jest stabilizowany tak szybko, jak to tylko możliwe.

Bezpośredni i komunikatywny: progresywny układ kierowniczy AMG

Elektromechaniczny układ kierowniczy E 63 ma zależne prędkości jazdy wspomaganie i przekładnię o zmiennym przełożeniu. Oferuje trzy tryby pracy

do wyboru: Comfort, Sport oraz Sport Plus, aktywowane wraz ze zmianą programu jazdy DYNAMIC SELECT lub osobno, w trybie Individual. Odpowiednie wyważenie w okolicach środkowego położenia kierownicy i czytelne informacje zwrotne zapewniają kierowcy optymalne wyczucie drogi.

Czuły i odporny na przegrzanie: wysokowydajny układ hamulcowy AMG

Wydajne hamulce z dużymi tarczami zapewniają E 63 błyskawiczne wytracanie prędkości i nie słabną nawet przy dużym obciążeniu. Model E 63 4MATIC+ zaopatrzone w wewnętrznie wentylowane, perforowane bimetalowe tarcze hamulcowe w rozmiarze 360 x 36 mm z przodu (6-tłoczkowe zaciski) oraz 360 x 24 mm z tyłu (1-tłoczkowe zaciski pływające). Wariant E 63 S 4MATIC+ ma z przodu jeszcze większe o wymiarach 390 x 36 mm, a opcjonalnie dostępny jest z karbonowo-ceramicznymi hamulcami AMG (rozmiar tarcz przednich: 402 x 39 mm, tylnych: 360 x 32 mm).

Dodatkowe rozpórki: wzmocniona konstrukcja nadwozia

Wyjątkowo sztywna konstrukcja nadwozia E 63 zapewnia podstawy dla maksymalnej dynamiki jazdy, wysokiego komfortu i poczucia solidnej jakości. Nadwozie modelu wzmocniono czterema rozpórkami: dwie przednie pochodzą z E 43 4MATIC, zostały jednak dodatkowo usztywnione, a dwie tylne zarezerwowano wyłącznie dla E 63 4MATIC+ oraz E 63 S 4MATIC+.

Sportowy charakter: wystrój kabiny

Atmosfera we wnętrzu E 63 konsekwentnie podąża za dynamiczną stylizacją karoserii. Model wyróżnia szereg specjalnie zaprojektowanych detali: sportowa, obszyta czarną skórą kierownica ze spłaszczonym u dołu wieńcem i

galwanizowanymi łopatkami zmiany biegów, aluminiowe elementy ozdobne z trapezoidalnym ziarnem, przednie sportowe fotele AMG z mocniejszym wyprofilowaniem oraz charakterystyczna tapicerka z czarnej skóry nappa i mikrofibry DINAMICA albo skóry nappa w kolorze brązowym lub macchiato - do wyboru. Na życzenie po raz pierwszy dostępne są siedzenia AMG Performance ze zintegrowanymi zagłówkami.

Sportowe aspiracje E 63 S 4MATIC+ dodatkowo podkreśla wykończenie panelu wskaźników i górnych paneli drzwi ze skóry nappa, kierownica z szarym oznaczeniem na godzinie 12 i kontrastującym obszyciem, herb AMG na przednich zagłówkach, analogowy zegarek IWC oraz lamówka foteli i pasy bezpieczeństwa w kolorze grafitowym. Model jest seryjnie wyposażony w panoramiczny kokpit z dwoma wyświetlaczami (opcja dla E 63 4MATIC+).

Panel wskaźników wyróżnia się akcentami z motywem flagi wyścigowej i charakterystyczną dla AMG czcionką. Kierowcy z zacięciem do wyścigów mają do dyspozycji funkcję Racetimer, rejestrującą czasy przejazdu okrążeń na zamkniętych torach.

Nowa aplikacja AMG Track Pace

Uzupełnieniem funkcji Racetimer jest nowa aplikacja Mercedes me connect AMG Trace Pack. Klienci mogą wykorzystać ją do analizy i poprawiania swojego stylu jazdy na torze, a także do dzielenia się własnymi osiągnięciami z innymi kierowcami AMG za pośrednictwem Facebooka, Vimeo, YouTube'a lub AMG Private Lounge. Przeznaczona na iPhone'a® aplikacja łączy się z pokładową elektroniką samochodu za pomocą wi-fi lub Bluetooth®. Za

pośrednictwem systemu COMAND Online trafiają do niej wszelkie potrzebne dane pojazdu - w tym prędkość, bieg, kąt skrętu kierownicy, czas, pozycja i temperatura. Dodatkowo, smartfona można połączyć z kamerami GoPro, a film z przejazdu uzupełnić o wszystkie odpowiednie dane.

Nowe modele E 63 są oferowane z kompletem inteligentnych funkcji łączności oraz systemów z rodziny Intelligent Drive, znanych już z nowej Klasy E. Ich lista obejmuje częściowo autonomiczny Pilot Jazdy, który może odciążać kierowcę podczas nużących odcinków podróży, na przykład w korkach.

W ofercie Mercedes me connect debiutuje usługa Concierge. Oferuje ona indywidualną obsługę wykraczającą poza kwestie związane z pojazdem - począwszy od dostarczania informacji pogodowych i giełdowych przez rekomendacje dotyczące trasy i podróży aż po możliwość dokonania rezerwacji restauracji czy biletów. Dane nawigacyjne są przekazywane bezpośrednio do pojazdu. Klienci mogą połączyć się z usługą Concierge za pomocą przycisku iCall w samochodzie albo gdziekolwiek, korzystając z aplikacji Mercedes me. Przez pierwszy rok usługa dostępna jest bezpłatnie.

Liczne opcje indywidualizacji od AMG Performance Studio

Każdy, kto chciałby dodatkowo spersonalizować swój egzemplarz E 63 4MATIC+ lub E 63 S 4MATIC+, może skorzystać z szerokiej oferty opcji AMG Performance Studio. Pakiet Night, alternatywne wzory obręczy kół czy dwa pakiety elementów z włókna węglowego pozwalają zmienić zewnętrzne oblicze auta. Dla wnętrza zarezerwowano m.in. kierownicę Performance obszytą mieszanką skóry nappa i mikrofibry DINAMICA, wspomniane fotele

AMG Performance oraz okładziny z włókien węglowych bądź z włókien szklanych w kolorze matowego srebra.

Jeszcze bardziej ekskluzywny: E 63 S 4MATIC+ "Edition 1"

Przez około rok od debiutu wariant E 63 S 4MATIC+ oferowany będzie w ekskluzywnej serii specjalnej "Edition 1", wyróżniającej się wyjątkowo szerokim zakresem dodatkowego wyposażenia. Pasy na panelach progowych samochodu korespondują z czarnym lakierem Night black magno i optycznie wydłużają sylwetkę, a całość dopełniają 20-calowe kute obręcze AMG w kolorze matowej czerni i polerowanymi rantami oraz pakiet Night.

W kabinie uwagę zwracają pokryte czarną skórą nappa fotele AMG Performance z żółtymi przeszyciami oraz dopasowane kolorystycznie kierownica AMG Performance, podłokietniki drzwi, konsola środkowa, dywaniki podłogowe i zegarek IWC. Na kierownicy pojawił się napis "Edition 1". Emocjonujące zestawienie kolorów i materiałów uzupełniają okładziny z włókien węglowych.

Światowa premiera i debiut rynkowy

Światowa premiera nowej sportowej limuzyny Mercedes-AMG odbędzie się 16 listopada, w dniu inauguracji salonu samochodowego w Los Angeles. Sprzedaż modelu ruszy 16 stycznia 2017 roku, a pierwsze egzemplarze pojawią się u dealerów w marcu przyszłego roku.

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22