



Mercedes-Benz

Nowe modele Mercedes-AMG C 63

Informacja prasowa

Mocarna Klasa C z większą dawką indywidualizmu

30 marca 2018 r.

Affalterbach. Potężne silniki V8, porywająca dynamika jazdy i inspirowane motorsportem wyposażenie sprawiły, że topowe warianty Klasy C sygnowane przez Mercedes-AMG zdobyły status bestsellera. C 63 stanowi kwintesencję charakteru sportowej marki z Affalterbach – a teraz, z nadwoziem Limuzyna, Kombi, Coupé i Kabriolet (średnie zużycie paliwa: 9,9-10,4 l/100 km; średnie emisje CO₂: 227-236 g/km), oferuje lepszą dynamikę, nowocześniejszy kokpit i większy zakres opcji indywidualizacji. Przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym sprzęgłem startowym jeszcze sprawniej zmienia biegi, a 4-litrowy silnik V8 biturbo – dla wszystkich typów nadwozia dostępny w dwóch wersjach mocy (350 kW/476 KM oraz 375 kW/510 KM) – zapewnia osiągi na równi z autami sportowymi. Prędkość maksymalna odmian C 63 S Limuzyna oraz Coupé wynosi 290 km/h. Dodatkową przyjemność z jazdy gwarantują zdefiniowane na nowo programy jazdy, pozwalające na dalsze różnicowanie pracy napędu. Od strony wizualnej nowe modele C 63 budzą jeszcze większe emocje: charakterystyczna osłona chłodnicy AMG wpisuje się w tożsamość marki, a jednocześnie podkreśla muskularny design. W kabinie uwagę zwraca opcjonalny, w pełni cyfrowy kokpit z niepowtarzalnymi wskaźnikami AMG oraz nowa generacja kierownic AMG.

„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 Klasy C. W ramach ostatniego liftingu zmodernizowaliśmy wszystkie warianty” – mówi Tobias Moers, szef Mercedes-AMG GmbH. „Dotyczy to zarówno modeli z serii 43, jak i C 63. Udoskonalona dynamika jazdy i ekspresyjny design podkreślają mocarny, muskularny charakter tylnonapędowej ikony”.

Imponująca dynamika jazdy to m.in. zasługa znacznie zmodyfikowanych nastaw stalowego zawieszenia AMG RIDE CONTROL z adaptacyjną regulacją tłumienia, elektronicznie sterowanego mechanizmu różnicowego o ograniczonym poślizgu – tzw. szpery (która należy teraz do standardowego wyposażenia wszystkich wersjach C 63), a także dynamicznych mocowań silnika (seryjne w modelach C 63 S).

Wygląd zewnętrzny: jeszcze silniejszy nacisk na tożsamość marki

Design odnowionych modeli C 63 z charakterystyczną osłoną chłodnicy AMG z pionowymi, chromowanymi listwami 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, masy felg oraz skutecznego chłodzenia hamulców.

Nabywcy C 63 mają do wyboru dwa wzory 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 lśniącem wykończeniem.

Również tył zwraca uwagę muskularną stylizacją, podkreśloną przez nowy, bardziej wyrazisty dyfuzor oraz dwie przeprojektowane podwójne końcówki wydechu z błyszczącym, chromowanym wykończeniem. Wersje S dodatkowo mają 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 zapewnia C 63 Coupé pakiet aerodynamiczny AMG: bardziej ekspresyjny przedni spojler, tylny spojler z klapą Gurneya, szersze wstawki paneli progowych, prowadnice powietrza w tylnym zderzak oraz bardziej wyrazista nakładka dyfuzora mają wówczas kolor lśniącej czerni.

Design wnętrza: nowe detale 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, szczotkowanego aluminium.

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

Lista opcjonalnych tapicerek obejmuje skórę nappa w kolorze czarnym, czarnym z szarymi akcentami, czarnym i czerwonym, perłowobiałym i 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 mogą zostać perfekcyjnie dopasowane do ciała za pomocą wbudowanych poduszek pneumatycznych. Za sprawą zintegrowanych zagłówków 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 Kabrioecie 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, aktualne moc i moment obrotowy silnika, 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,

przyrostem prędkości oraz czasami bezwzględnymi – dostępny jest także dla wyświetlacza head-up.

Dodatkowo, kierowca ma do dyspozycji cyfrowy prędkościomierz i wskaźnik 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 multimediiów w jeszcze atrakcyjniejszy sposób prezentują informacje na temat funkcji pojazdu – np. w postaci animacji 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 mikrofibra DINAMICA (opcja dla C 63). Na życzenie dostępna jest też kierownica pokryta skórą nappa i ozdobiona czarnym, lśniąco wykończonym, w całości pokryta mikrofibra DINAMICA oraz wykończona mikrofibra DINAMICA z akcentem z błyszczących włókien węglowych.

Nowością są panele dotykowe Touch Control, 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.

Opcjonalnie kierownicę można wyposażyć w dodatkowe, innowacyjne funkcje: okrągły kontroler ze zintegrowanym wyświetlaczem TFT po prawej stronie (pozwala bezpośrednio uruchamiać programy jazdy AMG), a po lewej – dwa pionowe przyciski z kolorowymi wskaźnikami. Te ostatnie można swobodnie konfigurować, zapewniając sobie bezpośredni dostęp do wybranych funkcji bez zbędnego rozpraszania uwagi.

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 i bezwładność, a przy tym zoptymalizowano reakcje na zmiany 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, ruszanie zawsze odbywa się z pierwszego biegu.

Korzystając z osobnego przycisku na konsoli środkowej, kierowca może aktywować tryb manualnej zmiany biegów. Co istotne, przekładnia „trzyma się” wybranego przełożenia i nie włącza automatycznie wyższego nawet po dotarciu do ogranicznika obrotów.

Jeszcze większe zróżnicowanie doświadczeń z jazdy: AMG DYNAMICS

Zależnie od wersji silnikowej, kierowca ma do wyboru nawet sześć programów jazdy: Slippery, Comfort, Sport, Sport+, RACE oraz Individual. Można je ustawiać za pomocą przełącznika na konsoli środkowej, a także zachowywać w nowym module programów jazdy – AMG DYNAMICS. Pozwala on w znacznie większym stopniu różnicować charakterystykę prowadzenia C 63 zależnie od potrzeb i warunków na drodze.

Pod hasłem „AMG DYNAMICS” kryją się cztery funkcje: Basic, Advanced, Pro oraz Master, automatycznie aktywowane po wyborze odpowiedniego trybu jazdy. Parametry jazdy, takie jak responsywność silnika, reakcje zawieszenia czy progi działania całkowicie przeprojektowanego ESP®, zostają zmodyfikowane zgodnie z wybranym programem.

Zakres charakterystyk sięga od bezpiecznej do wysoce dynamicznej. Tryb Master, dostępny w ramach programu RACE, zapewnia optymalną zwinność i pozwala uwolnić pełen potencjał dynamiki jazdy nowego C 63 – toleruje na przykład większe odchylenia toru jazdy i zapewnia szybsze reakcje przepustnicy, skrzyni biegów i elektronicznie sterowanej blokady tylnego dyferencjału.

Niezależnie od wybranego programu jazdy kierowca może bezpośrednio aktywować na przykład tryb manualnej zmiany biegów, ulubioną charakterystykę resorowania czy tryb działania wydechu.

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.

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. Typowa dla modeli AMG kinematyka i elastokinematyka z nowo opracowanymi elementami 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, zwiększając 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 ona poślizg wewnętrznego koła w zakręcie, i to bez żadnej ingerencji ze strony układu hamulcowego. Efekt: dzięki lepszej trakcji kierowca może wcześniej zacząć przyspieszać na wyjściu z zakrętu, samochód pozostaje bardziej stabilny podczas hamowania z wysokich prędkości, a dodatkowo dysponuje lepszą trakcją w trakcie przyspieszania ze startu zatrzymanego. Największym atutem elektronicznie sterowanej szpery jest precyzyjne, szybkie sterowanie, które pozwala na podniesienie progów bezpieczeństwa i zapewnia jeszcze łatwiejsze prowadzenie na granicy przyczepności.

Bezpośredni i komunikatywny: progresywny układ kierowniczy AMG

Elektromechaniczny, progresywny układ kierowniczy korzysta z przekładni o zmiennym przełożeniu. 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.

Silnik V8 biturbo: unikalna oferta w segmencie

Wszystkie cztery wersje nadwoziowe dostępne są w wersji bazowej lub jako wariant S: sprawdzony 4-litrowy silnik V8 biturbo AMG generuje 350 kW (476 KM) lub 375 kW (510 KM) oraz 650 lub 700 Nm maksymalnego momentu

obrotowego. Zależnie od typu nadwozia, C 63 S przyspiesza od 0 do 100 km/h w 3,9 s, a C 63 – w 4,0 s. Prędkość maksymalna sięga 290 km/h dla C 63 S oraz 250 km/h dla C 63 (w obu przypadkach została ograniczona elektronicznie).

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 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. Do obniżenia zużycia paliwa przyczynia się także zastosowanie pompy olejowej o zmiennym wydatku.

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

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 ruchomymi klapami. Pozycja klap jest płynnie dobierana zależnie od programu jazdy, zapotrzebowania na moc 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.

C 63 S z dynamicznymi mocowaniami silnika w standardzie

Mocniejszy wariant C 63 S wyposażono w aktywne poduszki silnika. Ich zastosowanie pozwala zredukować vibracje zespołu napędowego i rozwiązać w ten sposób konflikt pomiędzy komfortem a osiągami. 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 zwinność prowadzenia – sprawiają, że kierowca czuje się mocniej zintegrowany z pojazdem podczas dynamicznej jazdy, a reakcje na ruchy kierownicą są jeszcze bardziej spontaniczne. Innymi słowy, minimalizacja drgań głównych podzespołów pozwala kierowcy ograniczyć zakres korekt w zakrętach.

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
Napęd	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Średnie zużycie paliwa	9,9 l/100 km*	9,9 l/100 km*
Średnie emisje CO₂	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 – NEDC dla emisji CO₂ (zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego EU 2017/1153). Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości.

** 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
Napęd	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Średnie zużycie paliwa	10,0 l/100 km*	10,0 l/100 km*
Średnie emisje CO₂	229 g/km*	229 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 – NEDC dla emisji CO₂ (zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego EU 2017/1153). Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości.

** 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
Napęd	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Średnie zużycie paliwa	10,1 l/100 km*	10,1 l/100 km*
Średnie emisje CO₂	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 – NEDC dla emisji CO₂ (zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego EU 2017/1153). Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości.

** 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
Napęd	tylny	tylny
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Średnie zużycie paliwa	10,4 l/100 km*	10,4 l/100 km*
Średnie emisje CO₂	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 – NEDC dla emisji CO₂ (zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego EU 2017/1153). Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości.

** Ograniczona elektronicznie.

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22