
Vorstellung Mercedes-AMG C 63 S E-Performance: Mit Videospiel-Appeal

Von Jens Meiners, cen

Früher hätte man ihn vielleicht 190 E 2.0-16 TURBO genannt, jetzt reichen glatte 2 Liter Hubraum für die anspielungsreiche, nicht minder sperrige Modellbezeichnung Mercedes-AMG C 63 S E-Performance. Die „63“ ist eine magische Zahl, die über ein halbes Jahrhundert lang für Achtzylinder der obersten Kategorie stand. Doch das war gestern.

Der neue C 63 S, wie wir ihn im weiteren Text aus Platzgründen nennen wollen, erzeugt mit Vierzylinder und Elektromotor schier unglaubliche 680 PS (500 kW) und 1020 Newtonmeter Drehmoment. Gleichzeitig beendet er die Ära der kompakten V8-Limousinen von AMG, die einst mit dem C 43 AMG der Baureihe W 202 begonnen und in den wilden C 63 AMG mit dem 6,2 Liter großen V8 ihren Kulminationspunkt gefunden hatte.

Warum die Abkehr vom V8? Das hat technische, aber auch politische Gründe: Vor allem in der EU will man die E-Mobilität erzwingen, für klassisch angetriebene Modelle – egal ob sie nun mit fossilen oder CO₂-neutralen synthetischen Kraftstoffen betrieben werden – werden in Zukunft beträchtliche Strafen fällig. Auch deshalb sind in der neuen C-Klasse nur Vierzylinder-Aggregate vorgesehen. AMG hat aus der Not eine Tugend gemacht und den C 63 S als Plug-In-Hybrid ausgelegt – mit allem, was gut und teuer ist. Das Auto kann zwar bis zu 13 Kilometer vollelektrisch zurücklegen. Doch darum geht es hier nicht; der Antriebsstrang hat andere Vorzüge.

Zum Beispiel das unmittelbare Ansprechen und ansatzlose Beschleunigen, das vom Saug- und Kompressor-Motor noch bekannt ist, aber mit den effizienteren Turbo-Triebwerken verlorengegangen ist. Die absoluten Fahrleistungen des C 63 S können sich sehen lassen: Von 0 auf 100 km/h in 3,4 Sekunden, abgeregelt wird – sofern beim Kauf spezifiziert – erst bei 280 km/h bzw. 270 km/h (T-Modell). Eine Kickdown-Funktion entlockt dem Antrieb Extra-Leistung; diese Funktion erinnert nicht nur an aktuelle Formel-Eins-Fahrzeuge, sondern auch an Videospiele. Sie lässt sich laut Presstext „häufig reproduzieren“.

Der Elektromotor sitzt gemeinsam mit einem Zweigang-Getriebe und dem Sperrdifferential auf der Hinterachse und sorgt gemeinsam mit der 89 kg schweren Hochvolt-Batterie für eine günstige Gewichtsverteilung. Der serienmäßige Allradantrieb ist vollvariabel, über die Kardanwelle kann auch die Kraft des E-Motors auf die Vorderachse übertragen werden. Acht Fahrprogramme sollen den Bedürfnissen des Fahrers ideal gerecht werden, zudem lässt sich die Rekuperation in vier Stufen einstellen.

Beim Antrieb des C 63 S bedient sich AMG aus dem hauseigenen Baukasten. Das Herzstück, der M139-Vierzylinder, ist bereits aus den Spitzenmodellen der MFA-Baureihen bekannt, kommt längs eingebaut auch in C 43 und SL 43 zum Einsatz und wird im C 63 S mit einem elektrisch unterstützten Abgas-Turbolader auf stolze 476 PS (350 kW) gebracht. Die elektrischen Komponenten des P3-Systems sind bereits aus dem GT 63 S E-Performance bekannt. Und für die Kraftübertragung sorgt der 9-Gang-Automat namens Speedshift MCT mit nasser Anfahrkupplung. Die Batterie kann in kürzester Zeit hohe Leistungen aufnehmen und wieder abgeben.

Der Verlust des klangstarken Achtzylinders will AMG durch eigens komponierte Effekte kompensieren. Über die Hifi-Anlage kommen die Insassen, über Außenlautsprecher auch das Umfeld in den Genuss des „tiefrequenten und geschwindigkeitsmodulierten AMG-

Sounds“.

Das Fahrwerk des C 63 S ist eigens auf die hohe Leistung und das hohe Gewicht ausgelegt, bringt die kompakte Sportlimousine doch beachtliche 2111 Kilogramm auf die Waage (T-Modell: 2145 kg) und liegt damit auf dem Niveau der S-Klasse. Vorderachse und Hinterachs-Elastokinematik sind modellspezifisch ausgelegt, das Stahlfahrwerk ist über die elektronische Dämpferregelung dreistufig einstellbar. Zur Serienausstattung gehört auch eine Hinterachs-Lenkung, die bis 100 km/h für ein Go-Kart-ähnliches Fahrverhalten gegensinnig funktioniert, oberhalb davon zur Fahrzeugstabilisierung parallel zu den Vorderrädern agiert.

Um Platz für das optimierte Fahrwerk zu schaffen und dem Kühlbedarf des Antriebs gerecht zu werden wurde der Rohbau umfangreich modifiziert. Der gesamte Vorderwagen ist länger und breiter als bei der regulären C-Klasse, ein breiter Luftauslass auf der Motorhaube setzt einen ungewöhnlichen stilistischen Akzent. Im Kühler sitzt der Stern, auf der Haube ist jetzt erstmals ein AMG-Wappen eingelassen. Die Radgrößen: 19 oder 20 Zoll, jeweils auf Mischbereifung des Formats 265/35 vorn und 275/35 hinten.

Der neue C 63 S kommt als Limousine und T-Modell, wobei letzteres nicht zuletzt deshalb besonders attraktiv ist, weil man bei Bedarf bis zum Dach hochladen kann. Denn Batterie und E-Antrieb fressen Ladekapazität, sorgen zudem für eine Stufe im Gepäckraum.

Der Schritt zum Vierzylinder ist mutig, vielleicht aber unvermeidbar. Bleibt abzuwarten, wie die Kundschaft auf die so überzeugenden wie gewichtigen Argumente reagiert, mit denen AMG diese teilelektrifizierte C-Klasse auf den Markt schickt. Viel Konkurrenz gibt es nicht mehr: Audi setzt bei RS4 Avant und RS5 Sportback weiterhin auf einen V6-Turbo, BMW bietet als Schmankerl für den M3 mit seinem Reihen-Sechszylinder-Turbo wahlweise eine Handschaltung an. Zwei faszinierende Modelle, deren Vorgänger hier noch angeboten wurden, gibt es nur noch außerhalb Europas: Den Lexus IS 500 mit seinem V8-Hochdrehzahl-Saugmotor und den Cadillac CT4-V Blackwing mit seinem – optional handgeschalteten - V6-Turbo.

Vielfach einstellbar, voller Technik und mit einem gewissen Videospiel-Appeal: Purismus ist nicht mehr die Sache des AMG. Doch er hat seinen Konkurrenzmodellen einiges voraus – nicht zuletzt seine 680 PS Systemleistung. (Jens Meiners/cen)

Bilder zum Artikel



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



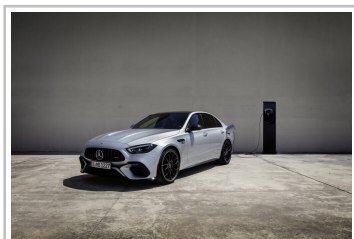
Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



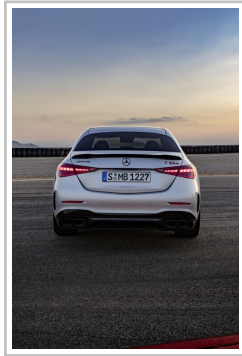
Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



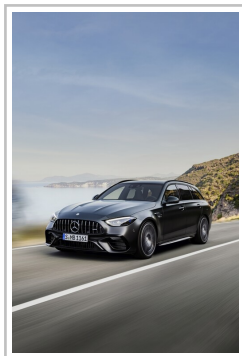
Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance T-Modell.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



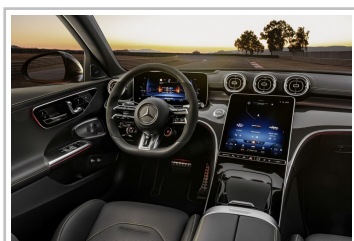
Mercedes-AMG C 63 S E-Performance T-Modell.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance T-Modell.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



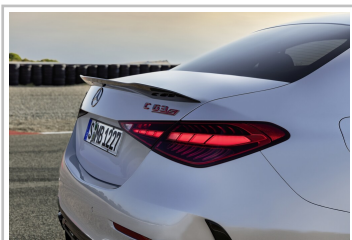
Jens Meiners am Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG C 63 S E-Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz
