



Presse-Information

21. September 2022

Der neue Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE: Aufbruch in eine neue Ära

- Performance-Hybrid mit Technologie-Transfer aus der Formel 1™
- 2,0-Liter-Motor vorn und E-Maschine auf der Hinterachse für 500 kW (680 PS) Systemleistung
- Weltweit stärkster Vierzylindermotor mit einer Literleistung von 176 kW (238 PS)
- Vollvariabler Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ und aktive Hinterachslenkung

Schlieren/Affalterbach. Der neue Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE (Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 6,9 l/100 km; CO₂ Emissionen gewichtet, kombiniert: 156 g/km; Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 11,7 kWh/100 km)¹ ist ein echter Gamechanger in der 55-jährigen AMG-Geschichte. Mit Know-how aus der Formel 1™ bringt er modernste Technologien vom Motorsport auf die Strasse. Ein an der Hinterachse positionierter Zweigang-Elektromotor unterstützt den vorn längs eingebauten 2,0-Liter-Turbomotor. Dieser ist der stärkste Serien-Vierzylinder der Welt. Kraftentfaltung und Drehmomentaufbau erfolgen sehr spontan und verzögerungsfrei: Wie in der Formel 1™ eliminiert die elektrische Unterstützung des Abgasturboladers das Turboloch des Verbrennungsmotors, gleichzeitig schiebt der Elektroantrieb schon aus dem Stand kräftig an. Der elektrische Antriebsstrang und die High Performance Batterie mit 400 Volt Spannung sind AMG-exklusive Eigenentwicklungen. Sie unterstreichen die Highend-Engineering-Kompetenz der Affalterbacher Entwickler. Wie in der Formel 1™ ist die Batterie mit innovativer Direkt-Kühlung der Zellen gezielt auf schnelle Leistungsabgabe und -aufnahme ausgelegt. Die kombinierte Systemleistung beträgt 500 kW (680 PS), das kombinierte maximale Systemdrehmoment 1.020 Nm. Das sind neue Spitzenwerte für die C-Klasse.

Weitere Highlights der neuen Baureihe, die gleichzeitig als Limousine und T-Modell an den Start geht: Erstmals überträgt in einem C 63 der vollvariable Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ die Antriebskraft auf die Strasse, einschliesslich Drift-Mode für noch mehr Fahrvergnügen. Hinzu kommt die serienmässige aktive Hinterachslenkung, eine weitere Alleinstellung in diesem Segment.

„Mit dem C 63 S E PERFORMANCE schlagen wir ein neues Kapitel in unserer Markengeschichte auf. Auch 55 Jahre nach unserer Gründung zeigen wir bei AMG ungebrochen den Mut und den Willen für die Umsetzung des Kreativen, des Besonderen. Dabei ist vor allem der neue C 63 ein echter Gamechanger. Mit seinem revolutionären Konzept bringt er einen komplett neuen Ansatz in das Segment, das bislang primär vom reinen Leistungsversprechen geprägt war. Mit einer maximalen Systemleistung von 680 PS halten wir dieses

¹ Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Der Stromverbrauch wurde auf Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt.

Versprechen zwar. Aber das intelligente P3-Hybridkonzept bietet deutlich mehr. Ich bin mir sicher, dass wir mit dieser Technologie, die viel Know-how aus der Formel 1 in sich birgt, auch einen neuen Kundenkreis ansprechen werden“, sagt Philipp Schiemer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-AMG GmbH.

„Mit seinem Performance-Hybridantrieb und dem elektrisch unterstützten Abgasturbolader ist der neue C 63 S E PERFORMANCE ein technologisches Meisterwerk, das einen neuen Ansatz verfolgt. Der elektrifizierte Antriebsstrang bietet ein ganz neues Fahrerlebnis. Das sofortige Ansprechen des Elektroantriebs an der Hinterachse, der schnelle Drehmomentaufbau sowie die schnelle Leistungsabgabe und auch Aufnahme unserer Batterie sind ganz besondere Features. Dazu kommen noch die serienmässige Hinterachslenkung und der vollvariable Allradantrieb mit Drift Mode – der neue C 63 verdeutlicht einmal mehr, welche hohe technische Kompetenz in AMG steckt“, so Jochen Hermann, technischer Geschäftsführer der Mercedes-AMG GmbH.

Wie in der Formel 1 ist die Batterie gezielt auf schnelle Leistungsabgabe und -aufnahme ausgelegt. Die elektrische Reichweite von 13 Kilometern ermöglicht einen praxisingerechten Aktionsradius, beispielsweise in der Stadt oder in Wohngebieten.

Expressives Design mit markanter Frontschürze

Form follows function: Das Design des neuen C 63 S unterscheidet sich durch die muskulöseren Proportionen von der Mercedes-Benz C-Klasse. Limousine und T-Modell basieren auf einem umfangreich modifizierten AMG Rohbau. Der Vorbau ist 50 Millimeter länger, die vorderen Kotflügel sind breiter ausmodelliert. Insgesamt unterscheiden sich die Gesamtaussenmasse beträchtlich im Vergleich zur Mercedes-Benz C-Klasse. In der Länge messen Limousine und T-Modell 83 Millimeter mehr. Die grössere Spurweite an der Vorderachse führt vorn zu 76 Millimetern mehr Gesamtbreite. Und der Radstand wuchs um zehn Millimeter. In Summe wirkt der neue C 63 S kraftvoll und gestreckt.

Neues Erkennungsmerkmal und exklusiv dem C 63 S vorbehalten ist der schmale Luftauslass in der Mitte der Motorhaube. Er geht elegant in die beiden Powerdomes über. Kleines, aber besonders feines Detail: Erstmals bei einem Mercedes-AMG Serienmodell ersetzt eine runde Plakette mit schwarzem AMG-Wappen den Mercedes Stern mit Lorbeerkrans auf der Motorhaube. Typische Elemente sind weiterhin die AMG-spezifische Kühlerverkleidung mit vertikalen Streben sowie die AMG Frontschürze im Jet-Wing-Design. Flics, grosse Einlässe und Air Curtains leiten den Luftstrom gezielt zu seinen verschiedenen Funktionen. Zwei elektronisch gesteuerte AIR PANELS (hinter der Kühlerverkleidung und in der Frontschürze) ermöglichen die bedarfsgerechte Luftregelung.

Passende Seitenschweller-Verkleidungen, die Heckschürze mit grossem Diffusor sowie die zwei trapezförmigen, aussen geriffelten Doppelrohrblenden runden das Design ab. Exklusive Details am Heck sind die spezielle Abrisskante auf dem Kofferraumdeckel (Dachspoiler beim T-Modell), die Plug-in Ladeklappe und die rot hinterlegte Modellbezeichnung. Seitlich weist die Kotflügel-Plakette „E PERFORMANCE“ auf den Hybridantrieb hin. Serienmässig rollt der C 63 S auf AMG Leichtmetallrädern und Mischbereifung in 19-Zoll Grösse. Optional stehen Rad/Reifenkombinationen im 20-Zoll-Format zur Wahl, ebenfalls mit Mischbereifung, darunter auch ein neues Schmiederad.

Zur weiteren Individualisierung sind zahlreiche Lacke und Ausstattungsdetails erhältlich. Exklusiv für den C 63 S steht der AMG Mattlack graphitgrau magno zur Wahl. Das Exterieur-Design lässt sich unter anderem mit den AMG Carbon-Paketen Exterieur I und II, den AMG Night-Paketen I und II oder dem AMG Aerodynamikpaket weiter akzentuieren.

Edler Innenraum, neue Generation AMG Performance Sitz

Im Innenraum sorgen AMG Sportsitze mit spezieller Grafik und eigenständigem Nahtbild für den edlen Eindruck. Auch im Interieur stehen viele individuelle Wahlmöglichkeiten zur Verfügung. Exklusive Farben und verschiedene Leder Nappa Polster mit geprägtem AMG Wappen in den vorderen Kopfstützen betonen entweder die sportliche oder die luxuriöse Seite des C 63 S.

Optional ist der völlig neu gestaltete AMG Performance Sitz der zweiten Generation erhältlich. Sein besonderes Kennzeichen sind die seitlichen Sitzwangen mit gewichtsparenden Durchbrüchen, die auch eine bessere Belüftung ermöglichen. Bei Ausstattung mit Leder Nappa sind sie darüber hinaus in einer Kontrastfarbe betont. Die Form der Rückenlehne verjüngt sich nach unten. Das AMG Logo ist nun zwischen den matt verchromten Öffnungen unter der integrierten Kopfstütze platziert.

MBUX Multimedia-System mit Hybrid-spezifischen Anzeigen

Das MBUX-Infotainmentsystem beinhaltet verschiedene AMG- und Hybrid-spezifische Anzeigen und Funktionen. Dazu zählen die Darstellungen im Kombiinstrument, im Hochformat-Multimedia-Zentraldisplay in der Mittelkonsole und im optionalen Head-up-Display.

Die Ansicht des Kombiinstrumentes lässt sich mit unterschiedlichen Anzeigestilen und individuell wählbaren Hauptansichten personalisieren. Der AMG-spezifische Supersport Stil bietet die Möglichkeit, verschiedene Inhalte über eine vertikale Menüstruktur einzublenden. Dazu gehören ein Menü mit Hybrid-spezifischen Temperaturen oder ein Setup Menü, das die aktuellen Einstellungen von Fahrwerk oder Getriebe anzeigt. Ausserdem sich kann der Fahrer im Supersport Stil auch eine Navigationskarte oder Verbrauchsdaten einblenden lassen.

Auch das Head-up-Display bietet AMG-spezifische Anzeigestile wie Race und Supersport. Diese sind über das Hauptmenü im Kombiinstrument aufrufbar. Hochwertige Grafiken im Multimedia-Display visualisieren ebenfalls AMG-spezifisch den Leistungsfluss des gesamten Antriebssystems, Drehzahl, Leistung, Drehmoment und Temperatur der Elektromaschine sowie die Batterietemperatur.

Hinzu kommt die Direkteinsprungtaste für die AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme. Integriert ist zudem AMG TRACK PACE, der optionale Datenlogger für den Einsatz auf der Rennstrecke. Die Software erfasst während der Fahrt über eine Rennstrecke zehnmal pro Sekunde mehr als 80 fahrzeugspezifische Daten wie zum Beispiel Geschwindigkeit, Beschleunigung, Lenkwinkel und Bremspedalbetätigung. Hinzu kommen die Anzeige von Runden- und Sektorzeiten.

AMG Performance Lenkrad im Doppelspeichen-Design

Einen fühl- und sichtbaren Mehrwert bietet auch das serienmässige AMG Performance Lenkrad mit dem markanten Doppelspeichen-Design und den fugenlos integrierten Schaltflächen. Die runden AMG Lenkradtasten überzeugen mit brillanten Displays und ihrer intuitiven Drehen- und Drücken-Bedienlogik. Hierüber lassen sich wichtige Fahrfunktionen und alle Fahrprogramme ansteuern, ohne dabei die Hände von Lenkrad nehmen zu müssen. Neu ist die Möglichkeit, die Rekuperationsstufen des Hybridantriebs über die Lenkradtasten auszuwählen.

Der AMG-spezifische E PERFORMANCE Hybridantrieb: Verbrenner vorn, E-Maschine im Heck

Im neuen Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE ist der 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbomotor mit einem permanent erregten Synchron-Elektromotor, einer in Affalterbach entwickelten High Performance Batterie sowie dem vollvariablen Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ kombiniert. Die Systemleistung von 500 kW (680 PS) und das maximale Systemdrehmoment von 1.020 Nm ermöglichen beeindruckende Fahrleistungen: Die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 km/h erfolgt bei Limousine und T-Modell in 3,4 Sekunden. Der Vortrieb endet erst bei elektronisch abgeregelten 280 km/h (T-Modell 270 km/h, jeweils mit optionalem AMG Driver's Package).

Der 150 kW (204 PS) starke Elektromotor ist an der Hinterachse positioniert und dort mit einem elektrisch geschalteten Zweigang-Getriebe sowie dem elektronisch gesteuerten Hinterachs-Sperrdifferenzial in einer kompakten Electric Drive Unit (EDU) integriert. Fachleute sprechen bei diesem Layout von einem P3-Hybrid. Die leichte High Performance Batterie ist ebenfalls im Heck über der Hinterachse platziert. Diese kompakte Auslegung ergibt zahlreiche Vorteile:

- Der Elektromotor wirkt direkt auf die Hinterachse und kann damit seine Kraft unmittelbar in Vortrieb umsetzen – für den Extra-Boost beim Anfahren, Beschleunigen oder Überholen.
- Die Kraft des Elektromotors kann bauarttypisch mit vollem Drehmoment einsetzen, sodass ein besonders agiles Anfahrverhalten möglich ist.
- Ausserdem erlebt der Fahrer dank des integrierten, elektronisch gesteuerten Hinterachs-Sperrdifferenzials unmittelbar einen spürbaren Performance-Zugewinn: Das Hybridmodell beschleunigt höchst agil aus Kurven heraus, bietet optimale Traktion und daher auch mehr Fahrsicherheit.
- Bei eventuell auftretendem Schlupf an der Hinterachse überträgt sich die Antriebskraft des Elektromotors für mehr Traktion bedarfsgerecht auch auf die Vorderräder. Die mechanische Verbindung des vollvariablen Allradantriebs ermöglichen dies mittels Kardanwelle und Antriebswellen der Vorderräder.
- Die Positionierung an der Hinterachse verbessert die Gewichts- und die Achslastverteilung im Fahrzeug. Dies bildet die Basis für das überzeugende Handling.
- Das AMG Konzept bietet bei der Rekuperation einen sehr hohen Wirkungsgrad, weil das System nur minimale mechanische und hydraulische Verluste von Motor und Getriebe erlaubt.
- Das automatisiert schaltende Zweiganggetriebe an der Hinterachse gewährleistet mit seiner speziell abgestimmten Übersetzung die Spreizung vom hohen Raddrehmoment zum agilen Anfahren bis zur sicheren Dauerleistung bei höheren Geschwindigkeiten. Ein elektrischer Aktuator legt den zweiten Gang spätestens bei ca. 140 km/h ein, was der Maximaldrehzahl des Elektromotors von rund 13.500/min Umdrehungen entspricht.
- Mit der Leistungssteigerung durch den zusätzlichen Elektromotor konnte das Entwicklerteam parallel auch den Wirkungsgrad des Gesamtfahrzeugs verbessern – und geringere Emissionen sowie einen niedrigeren Verbrauch erzielen.

Inspiziert von der Formel 1, entwickelt in Affalterbach: die AMG High Performance Batterie

Bei der Festlegung der Elektrifizierungsstrategie war von Anfang an klar, dass alle wesentlichen Bauteile in Affalterbach entwickelt werden. Dazu gehört als Herzstück auch die AMG High Performance Batterie (HPB). Die Entwicklung des Lithium-Ionen-Energiespeichers ist von Technologien inspiriert, die sich in den Formel 1 Hybrid-Rennwagen des Mercedes-AMG Petronas F1 Teams bewährt haben. Im Zuge der Entwicklung tauschten sich die Experten der Formel 1 Motorenschmiede High Performance Powertrains (HPP) in Brixworth intensiv mit Mercedes-AMG in Affalterbach aus. Die AMG High Performance Batterie verbindet hohe, häufig hintereinander abrufbare Leistung mit geringem Gewicht, um die Gesamtperformance des Fahrzeugs zu erhöhen. Hinzu kommen die schnelle Energieaufnahme und die hohe Leistungsdichte. Das bedeutet: Bei einer zügigen Fahrt beispielsweise in hügeligem Gelände können Fahrer bergauf spontan das volle Leistungspotenzial abrufen, während bei Talfahrten stark rekuperiert wird.

70 kW Dauerleistung und 150 kW in der Spitze

Die High Performance Batterie im C 63 S E PERFORMANCE bietet eine Kapazität von 6,1 kWh, 70 kW Dauerleistung und 150 kW Spitzenleistung für zehn Sekunden. Das geringe Gewicht von nur 89 Kilogramm ermöglicht die sehr hohe Leistungsdichte von 1,7 kW/kg. Zum Vergleich: Herkömmliche Batterien ohne Direkt-Kühlung der Zellen schaffen ungefähr die Hälfte dieses Wertes. Die Ladung erfolgt über das installierte 3,7 kW On-Board-Ladegerät mit Wechselstrom an Ladestation, Wallbox oder Haushaltssteckdose. Die Batterie ist auf schnelle Leistungsabgabe und -aufnahme ausgelegt und nicht auf eine möglichst hohe Reichweite. Dennoch ermöglicht die elektrische Reichweite von 13 Kilometern einen praxisgerechten

Aktionsradius, beispielsweise für die geräuscharme und vollelektrische Fahrt aus dem Wohngebiet bis zum Stadtrand oder zur Autobahn.

Der Innovationsschub: die Direkt-Kühlung der Batteriezellen

Grundlage für die hohe Performance der AMG 400-Volt-Batterie ist die innovative Direkt-Kühlung: Zum ersten Mal umströmt ein High-Tech-Kühlmittel, welches auf einer elektrisch nichtleitenden Flüssigkeit basiert, alle 560 Zellen und kühlt diese einzeln. Jede Batterie braucht für die optimale Leistungsabgabe eine definierte Temperatur. Wird der Energiespeicher zu kalt oder zu heiss, verliert er zeitweise spürbar an Kraft oder muss heruntergeregelt werden, um bei zu hohen Wärmegraden keinen Schaden zu nehmen. Eine gleichmässige Temperierung der Batterie hat daher entscheidenden Einfluss auf ihre Performance, Lebensdauer und Sicherheit. Herkömmliche Kühlsysteme, welche nur mit Luft oder das gesamte Batteriepaket indirekt mit Wasser kühlen, stossen schnell an ihre Grenzen – zumal die Anforderungen durch immer energiedichtere Zellen weiter zunehmen. Wird das Wärmemanagement seiner Funktion nicht optimal gerecht, droht eine vorzeitige Alterung der Batterie.

Für die Direkt-Kühlung mussten die AMG Spezialisten neue, nur millimeter-dünne Kühlmodule entwickeln. Rund 14 Liter Kühlmittel zirkulieren mit Hilfe einer eigens entwickelten elektrischen Hochleistungspumpe von oben nach unten durch die gesamte Batterie an jeder Zelle vorbei und durchfliessen dabei auch einen Öl/Wasser-Wärmetauscher, der direkt an der Batterie angebracht ist. Dieser leitet die Wärme in einen der beiden Niedertemperaturkreisläufe (NT) des Fahrzeugs ab. Von dort geht es weiter an den NT-Kühler an der Wagenfront, der die Wärme an die Umgebungsluft abgibt. Das System ist so ausgelegt, dass eine gleichmässige Wärmeverteilung in der Batterie sichergestellt ist.

Die Folge: Die Batterie befindet sich immer in einem gleichmässigen, optimalen Arbeitstemperaturfenster von durchschnittlich 45 Grad Celsius, ganz gleich, wie oft sie geladen oder entladen wird. Bei forcierter Fahrt ist ein Überschreiten der Durchschnittstemperatur durchaus möglich. Die Schutzmechanismen sind daher so eingestellt, dass die maximale Leistung aus der Batterie entnommen werden kann, um im Anschluss wieder durch die Direktkühlung das Temperaturniveau zu senken. Herkömmliche Kühlsysteme schaffen das nicht, der Akku kann sein Leistungsvermögen nicht mehr vollständig abrufen. Nicht so die AMG High Performance Batterie: Auch bei schnellen Runden im Hybridmodus auf der Rennstrecke, bei denen häufig beschleunigt (Batterie wird entladen) und verzögert wird (Batterie wird geladen), behält der Energiespeicher sein hohes Leistungsvermögen.

Erst die wirksame Direkt-Kühlung ermöglicht es, Zellen mit sehr hoher Leistungsdichte einzusetzen. Dank dieser individuellen Lösung ist das Batteriesystem besonders leicht und kompakt. Zum geringen Gewicht trägt auch das materialsparende Stromschienenkonzept bei und die leichte, gleichzeitig aber stabile Crashstruktur des Gehäuses aus Aluminium. Sie garantiert höchste Sicherheit.

Betriebsstrategie: elektrische Kraft stets abrufbar

Die grundlegende Betriebsstrategie ist vom Hybrid-Powerpack des Mercedes-AMG Petronas Formel 1 Rennwagens abgeleitet. Wie in der Königsklasse des Motorsports steht immer dann maximaler Vortrieb zur Verfügung, wenn der Fahrer ihn per Kick-down abrufen – um kraftvoll aus Kurven zu beschleunigen oder schnell zu überholen. Über hohe Rekuperationsleistungen und bedarfsgerechtes Nachladen lässt sich die elektrische Kraft stets abrufen und häufig reproduzieren. Das eigenständige Batteriekonzept ermöglicht dabei den optimalen Kompromiss zwischen maximaler Fahrdynamik und zeitgemässer Effizienz. Alle Komponenten sind intelligent aufeinander abgestimmt: Der Performance-Zugewinn ist unmittelbar erleb- und messbar.

Acht AMG Fahrprogramme

Die acht AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme „Electric“, „Comfort“, „Battery Hold“, „Sport“, „Sport+“, „RACE“, „Glätte“ und „Individual“ sind exakt auf die neue Antriebstechnologie zugeschnitten. Sie bieten damit ein weit gespreiztes Fahrerlebnis – von effizient bis dynamisch. Die Fahrprogramme passen wichtige

Parameter an: das Ansprechverhalten von Antrieb und Getriebe, die Lenkungscharakteristik, die Fahrwerksdämpfung oder den Sound. Auch die Boostleistung des Elektromotors ist abhängig vom jeweiligen Fahrprogramm. Es lässt sich über das Display in der Mittelkonsole oder die AMG Lenkradtasten auswählen. Eines ist jedoch für alle Programme gleich: Die Spitzenleistung des Elektromotors mit einem Boost von 150 kW lässt sich ganz einfach über die Kick-down-Funktion abrufen. Das haptische Fahrpedal liefert dazu einen fühlbaren Druckpunkt, den der Fahrerfuß überwinden muss.

Standardmässig startet der Performance Hybrid lautlos („Silent Mode“) im Fahrprogramm „Comfort“ mit dem Einschalten des Elektromotors. Im Kombiinstrument signalisiert das Icon „Ready“ die Fahrbereitschaft. Zusätzlich ertönt als akustische Rückmeldung der Fahrbereitschaft ein kraftvoll-sonorer, AMG typischer Start-Up-Sound, der über die Fahrzeuglautsprecher in den Innenraum abgestrahlt wird. Ein leichter Tritt auf das Fahrpedal genügt, und schon setzt sich der AMG Performance Hybrid in Bewegung.

- **„Electric“:** Der Schwerpunkt liegt auf dem elektrischen Fahrerlebnis. Das rein elektrische Fahren erfolgt aus dem Stand bis 125 km/h, der Verbrennungsmotor bleibt dabei immer ausgeschaltet. Durch die mechanische Verbindung zu den AMG Performance 4MATIC+ Bauteilen steht immer auch der Allradantrieb zur Verfügung: Wenn die Hinterräder plötzlich zu viel Schlupf bekommen, wird die Kraft des Elektromotors über die Kardan- und Antriebswellen auch an die Vorderräder übertragen. Wenn die Batterie leer gefahren ist oder der Fahrer mehr Leistung anfordert, schaltet die intelligente Betriebsregelung automatisch auf das Fahrprogramm „Comfort“ um: Der Verbrenner springt an und übernimmt die Antriebsleistung.
- **„Comfort“:** Das Anfahren erfolgt meist elektrisch. Verbrennungs- und Elektromotor laufen danach situativ – mit elektrischem Antrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten, beispielsweise im Wohngebiet oder in der Innenstadt. Hybrides Fahren mit Verbrennungs- und Elektromotor geschieht in der Regel auf Landstrassen und auf der Autobahn. Die Boostleistung des Elektromotors beträgt maximal rund 25 Prozent. Insgesamt ergibt sich ein harmonischer und verbrauchsoptimierter Fahreindruck, unter anderem durch frühes Hochschalten des AMG SPEEDSHIFT MCT-9G Getriebes. Fahrwerk und Lenkung sind komfortbetont abgestimmt. Der Schwerpunkt der Steuerung liegt auf der energetischen Effizienz, so dass Kraftstoffverbrauch und Emissionen reduziert werden können. Die AMG typische Sportlichkeit und Agilität bleibt erhalten.
- **„Battery Hold“:** Verbrennungs- und Elektromotor laufen wie im Fahrprogramm „Comfort“ situativ mit maximalem Boost von rund 25 Prozent. Grösster Unterschied: Die Betriebsstrategie hält den Batterieladezustand konstant. Ist die Batterie beispielsweise bei 75 Prozent Ladezustand, bleibt sie in „Battery Hold“ auch in diesem Bereich. Der Einsatz des Elektromotors ist dann begrenzt und auf geringe Energieentnahme optimiert, die beispielsweise durch Rekuperation wieder ausgeglichen wird. Vorteil für den Fahrer: Er kann durch einfaches Wechseln des Fahrprogramms entscheiden, wann er die Batterieladung wieder vollständig nutzt.
- **„Sport“:** Anfahren mit Verbrennungs- und Elektromotor und situatives Zusammenspiel der beiden Antriebe. Es wird mehr Boost des Elektromotors freigegeben, bis zu rund 65 Prozent. Sportliche Ausprägung des Fahreindrucks durch agileres Ansprechen auf Fahrpedalbefehle, verkürzte Schaltzeiten und früheres Zurückschalten. Dynamischere Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung.
- **„Sport+“:** Anfahren mit Verbrennungs- und Elektromotor und situatives Zusammenspiel der beiden Antriebe. Noch höhere Boost-Leistung bis zu 80 Prozent. Extrem sportliche Ausprägung durch noch agilere Gasannahme sowie gezielte Momenteneingriffe beim Hochschalten mit Zylinderausblendung für optimale Schaltzeiten. Erhöhte Leerlaufdrehzahl für schnelleres Anfahren. Fahrwerk, Lenkung und Antriebsstrang sind noch dynamischer abgestimmt.
- **„RACE“:** Für hochdynamische Fahrten auf abgesperrten Rennstrecken. Hier sind alle Parameter auf maximale Performance getrimmt. Anfahren mit Verbrennungs- und Elektromotor und situatives Zusammenspiel der beiden Antriebe. Elektrische Boost-Leistung des Elektromotors bis zu 80 Prozent. Starkes Nachladen der Batterie bei niedriger Leistungsanforderung für maximale elektrische Verfügbarkeit. Zusätzlich ist über linke Lenkradtaste der „Boost Mode“ abrufbar. Die Boostleistung ist dann auf maximal 30 Prozent begrenzt, um Energiereserven zu schonen. Diese können gezielt auf der

Rennstrecke für spontanen Leistungsabruf via Kick-down und 100 Prozent Boost-Leistung eingesetzt werden – beispielsweise für ein Beschleunigungsmanöver oder kraftvolles Herausbeschleunigen aus Kurven.

- **„Glätte“:** Ist optimal auf rutschige Fahrbahnen abgestimmt, mit reduziertem Leistungseinsatz und flacher Drehmomentkurve. Das rein elektrische Fahren und die Rekuperationsverstellung sind deaktiviert.
- **„Individual“:** Individuelle Anpassung von Antrieb, Getriebe, AMG DYNAMICS, Fahrwerk, Lenkung und Abgasanlage.

Neues Sounderlebnis in allen Fahrzuständen: elektrisch, hybridisch und verbrennungsmotorisch

Bei rein elektrischer Fahrt warnt das gesetzlich vorgeschriebene Acoustic Vehicle Altering System die Umgebung vor der Annäherung des Performance Hybrids. Dabei ertönt ein speziell komponierter, tieffrequenter und geschwindigkeitsmodulierter AMG Sound. Dieser wird über einen Lautsprecher an der Front und eine Soundbar mit zwei Lautsprechern am Heck nach aussen abgestrahlt. Ein Teil des Klangs ist dezent als akustische Rückmeldung für die Passagiere auch im Innenraum zu hören. In der Europäischen Union ist das System bis 20 km/h aktiv, in den USA bis umgerechnet ca. 30 km/h. Danach fadet das elektrische Fahrsignal harmonisch aus. Wer möchte, kann den elektrischen Fahr sound auch bis in höhere Geschwindigkeitsbereiche erleben. Dazu genügt es, den Sound über den entsprechenden Taster am Lenkrad (erkennbar am Frequenzwellen-Symbol) auszuwählen.

Darüber hinaus bieten die AMG Entwickler den Kunden ein weiterführendes Klangerlebnis. Dazu nehmen sie über einen Drucksensor in der Abgasanlage den realen Sound des Verbrennungsmotors ab und reichern ihn zusätzlich an, bevor er im Innenraum über das Entertainment-Soundsystem abgestrahlt wird. Dies macht den AMG typischen Sound hautnah erlebbar. Ausserdem wird auch über die Aussenlautsprecher das Klangbild moduliert. Alles im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, die in den jeweiligen Märkten gelten. Die Intensität ist abhängig vom gewählten Fahrprogramm. Sie kann aber auch über das Display in der Mittelkonsole oder den Lenkradtaster individuell eingestellt werden. In jeder Situation bleibt eines gleich: Auch der Performance Hybrid ist unter allen Bedingungen akustisch sofort als AMG zu erkennen.

Performance Hybridantrieb kann statt ESP die Traktion eines Rades regeln

Weitere Vorteile des Hybridantriebs ergeben sich für die Fahrdynamikregelung. Statt eines Bremseneingriffs des ESP® kann auch die Elektro-Maschine die Traktion regeln, sobald ein Rad zu viel Schlupf signalisiert. Dazu reduziert die intelligente Steuerung das Antriebsmoment der Elektro-Maschine, das über das Hinterachs-Sperrdifferenzial auf das Rad übertragen wird. Die Folge: Das ESP® muss nicht oder erst später eingreifen. Vorteil: Der Verbrennungsmotor kann dadurch mit höherem Moment betrieben werden. Dies verbessert die Agilität im Anschluss und erhöht die Effizienz. Ausserdem kann die sonst beim Bremsen „vernichtete“ Leistung zum Laden der Batterie genutzt werden.

Rekuperation in vier Stufen wählbar

Weil sich die High Performance Batterie durch die Direkt-Kühlung stets im optimalen Temperaturfenster von rund 45 Grad befindet, lässt sich auch die Rekuperation optimieren: Normalerweise erhitzt sich eine Batterie bei hoher Rekuperationsleistung stark, so dass die Energierückgewinnung eingeschränkt werden muss.

Die Rekuperation beginnt, wenn der Fahrer den Fuss vom Fahrpedal nimmt, also im Schubbetrieb ohne Berührung des Bremspedals. Dabei wird die Batterie geladen und es entsteht ein starkes Bremsmoment. Das schont die Radbremsen und sie müssen je nach Rekuperationsstufe und Verkehrslage gar nicht betätigt werden. Weiterer Vorteil der Rekuperation: Bei steilen Bergabfahrten wird das Fahrzeug nicht schneller. Das System funktioniert wie eine Motorbremse und speist Energie in die Batterie ein.

Der Fahrer kann vier unterschiedlich starke Rekuperationsleistungen an der rechten AMG Lenkradtaste auswählen. Das gilt in allen Fahrprogrammen mit Ausnahme von „Glätte“, wobei die Energierückgewinnung je nach Fahrprogramm unterschiedlich ausgelegt ist.

- **Stufe 0:** Das Fahrzeug verhält sich ähnlich wie ein konventioneller Verbrenner mit Handschaltung, bei dem ausgekuppelt wird. Nimmt der Fahrer das Gas weg, rollt der Wagen mit geringstem Widerstand weiter. Die Rekuperationsleistung ist sehr gering und dient nur dazu, die Stromversorgung des Fahrzeugs zu erhalten. Mit abgeschaltetem Verbrennungsmotor werden die Reibungsverluste im Triebstrang auf ein Minimum reduziert.
- **Stufe 1:** Das ist die Standardeinstellung. Die Rekuperation ist für den Fahrer spürbar. Sie entspricht ungefähr der Verzögerung eines konventionellen, eingekuppelten Verbrennungsmotors.
- **Stufe 2:** Stärkere Rekuperation. Beim Mitschwimmen im Verkehr muss das Bremspedal kaum noch betätigt werden.
- **Stufe 3:** Höchste Energierückgewinnung. Hier ist das so genannte „One-Pedal“-Fahren wie bei einem reinen Elektroauto möglich. Je nach Fahrzustand kann über 100 kW Leistung in die Batterie zurückgespeist werden.
- **Besonderheit Fahrprogramm RACE:** Im Rennstreckenbetrieb möchte der Fahrer auf der Bremse das letzte Quäntchen Zeit herausholen. Im Fahrprogramm „RACE“ wird die Rekuperation automatisch auf Stufe 1 fixiert, um ein möglichst reproduzierbares Fahrzeugverhalten im Grenzbereich zu ermöglichen.

AMG 2,0-Liter-Motor mit elektrisch unterstütztem Abgasturbolader

Der AMG 2,0-Liter-Vierzylindermotor wurde komplett in Affalterbach entwickelt. Erfahrene Monteure stellen ihn dort nach dem Prinzip „One Man, One Engine“ in Manufakturqualität her. Dabei verbindet Mercedes-AMG das handwerkliche Geschick der hoch qualifizierten Mitarbeiter mit den modernen Produktionsmethoden der Industrie 4.0 und einem hohen Mass an Digitalisierung.

Das intern M139l genannte Triebwerk (l für Längseinbau) ist der weltweit erste Serienmotor, der mit einem elektrischen Abgasturbolader aufgeladen wird. Das innovative System ist eine direkte Ableitung der Technologie, die das Mercedes-AMG Petronas F1 Team seit vielen Jahren erfolgreich in der Königsklasse des Motorsports einsetzt. Die neue Form der Aufladung garantiert über den gesamten Drehzahlbereich ein besonders spontanes Ansprechverhalten. Dies führt zu einem noch dynamischeren Fahrgefühl und steigert gleichzeitig die Effizienz. Im Vergleich zu den Geschwistermodellen C 43 4MATIC und SL 43 ist der Turbolader im C 63 S aber deutlich grösser. Dies ermöglicht einen höheren Luftdurchsatz und damit mehr Leistung. Ausserdem wird der integrierte Elektromotor vom 400-Volt-Hochspannungssystem angetrieben (48 Volt in den 43er Modellen).

Das Funktionsprinzip des elektrischen Abgasturboladers im Detail

Direkt auf der Welle des Turboladers - zwischen dem Turbinenrad auf der Abgasseite und dem Verdichterrad auf der Frischluftseite - ist ein rund vier Zentimeter schmaler Elektromotor integriert. Dieser treibt elektronisch gesteuert die Welle des Turboladers direkt an und beschleunigt damit das Verdichterrad, bevor der Abgasstrom konventionell den Antrieb übernimmt.

Dadurch verbessert sich das Ansprechverhalten ab Leerlaufdrehzahl und über den gesamten Drehzahlbereich hinweg deutlich. Der Verbrennungsmotor reagiert noch spontaner auf Fahrpedalbefehle, das gesamte Fahrgefühl ist wesentlich dynamischer. Ausserdem ermöglicht die Elektrifizierung des Turboladers ein höheres Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Dies steigert die Agilität ebenfalls und optimiert das Beschleunigungsvermögen aus dem Stand. Auch wenn der Fahrer vom Gas geht oder bremst, ist die Technologie in der Lage, den Ladedruck stets aufrecht zu erhalten. Damit ist ein kontinuierliches und unmittelbares Ansprechverhalten gewährleistet.

Betrieben über das 400-Volt-Bordnetz, arbeitet der elektrische Abgasturbolader mit Drehzahlen von bis zu 150.000/min. Lader, Elektromotor und Leistungselektronik sind an den Kühlkreislauf des Verbrennungsmotors angeschlossen, um ein stets bestmögliches Temperaturumfeld zu schaffen.

Die Closed Deck-Bauweise des M139 – eine Konstruktion aus dem Motorsport – gewährleistet hohe Steifigkeit bei niedrigem Gewicht und ermöglicht Spitzenverbrennungsdrücke von bis zu 160 bar. Die Bereiche um die Zylinder sind weitestgehend geschlossen, und die Deckplatte wird nur von kleineren Kanälen für das Kühlmittel und das Motoröl durchbrochen. Ein weiteres herausragendes Merkmal ist die zweistufige Benzineinspritzung. Dabei befördern in der ersten Stufe besonders schnelle und präzise arbeitende Piezo-Injektoren den Kraftstoff mit bis zu 200 bar Druck in die Brennräume. In der zweiten Stufe kommt eine Saugrohr-Kanaleinspritzung mit Magnetventilen hinzu, die zum Erreichen der hohen spezifischen Leistung des Motors benötigt wird.

Die hohe Leistung erfordert zudem ein ausgeklügeltes Kühlsystem, mit dem Zylinderkopf und Kurbelgehäuse auf unterschiedlichen Temperaturniveaus gekühlt werden können. Diese Massnahme ermöglicht einen kalten Zylinderkopf für maximale Leistung bei effizientem Zündzeitpunkt und ein warmes Kurbelgehäuse zur Verringerung der innermotorischen Reibung. Die Kühlung des Zylinderkopfs versorgt eine mechanische Hochleistungs-Wasserpumpe; die Kühlung des Kurbelgehäuses übernimmt eine zweite, elektrisch angetriebene Wasserpumpe. Nach einem Kaltstart bleibt diese Pumpe so lange passiv, bis der Motor warmgelaufen ist. Sie wird im Betrieb vom Motorsteuergerät so geregelt, dass das Kurbelgehäuse stets bedarfsgerecht gekühlt wird.

Der stärkste Serien-Vierzylinder der Welt

Im C 63 S leistet der Vierzylinder 350 kW (476 PS) bei 6.725/min. Damit ist er der stärkste in Serie produzierte Vierzylinder der Welt. Das maximale Drehmoment von 545 Nm liegt bei 5.250-5.500/min an. Ein Riemengetriebener Startergenerator (RSG) vereint Lichtmaschine und Anlasser in einem Bauteil. Der RSG startet den Verbrennungsmotor und gewährleistet die Grundversorgung der Nebenaggregate wie Klimaanlage oder Fahrlicht. Das gilt auch, wenn das Fahrzeug an einer Ampel steht und der Ladezustand der Hochvolt-Batterie nicht mehr ausreicht, um das Niedrigvolt-Bordnetz zu stützen. Der RSG ist in das 400-Volt Hochspannungsnetz integriert.

Die Kraftübertragung erfolgt über das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe (MCT = Multi-Clutch Transmission), in dem eine nasse Anfahrkupplung den Drehmomentwandler ersetzt. Sie reduziert das Gewicht und optimiert durch ihre geringere Massenträgheit das Ansprechverhalten auf Gaspedalbefehle, insbesondere beim Spurt und bei Lastwechseln. Die aufwendig abgestimmte Software gewährleistet extrem kurze Schaltzeiten sowie bei Bedarf schnelle Mehrfachrückschaltungen. Ausserdem liefert die Zwischengasfunktion in den Fahrprogrammen „Sport“ und „Sport+“ ein besonders emotionales Schalterlebnis. Die RACE START Funktion garantiert optimales Beschleunigen aus dem Stand.

AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung

Das serienmässige AMG RIDE CONTROL Stahlfeder-Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung kombiniert sportliche Fahrdynamik mit hohem Langstreckenkomfort. Die Grundlage dafür legen die Vorderachse mit speziell entwickelten Achsschenkeln und Traggelenken des Federlenkers sowie die ebenfalls mit fahrdynamisch ausgelegter Elastokinematik aufwartender Hinterachse. Darauf aufbauend wird die Dämpfung an jedem einzelnen Rad kontinuierlich dem momentanen Bedarf angepasst – immer unter Berücksichtigung der vorgewählten Fahrwerksstufe, der Fahrweise und der Beschaffenheit der Strassenoberfläche. Dies führt neben einer Verbesserung des Abroll- und Fahrkomforts vor allem auch zu einer Steigerung der Fahrsicherheit. Zum Einsatz kommt ein System, das sich bereits im GT3-Kundensport und im AMG GT Black Series bewährt hat. Kernelemente sind Dämpfer aus Leichtbau-Werkstoffen, die deutlich mehr Hydrauliköl bewegen können als herkömmliche Systeme: Statt eines schmalen Kolbens verdrängt eine deutlich grössere Scheibe das Öl im Dämpfer. Diese sind jeweils mit zwei externen elektrohydraulischen Ventilen ausgestattet, die Zug und Druck unabhängig voneinander steuern. Dabei überwacht die Steuerungssoftware des Systems kontinuierlich Betriebsdaten wie Lenkradwinkel, Fahrzeuggeschwindigkeit, Beschleunigung und Karosseriebewegung. So werden die Dämpfer innerhalb von Millisekunden situativ

angesteuert. Die Folge: Auch bei extremen Fahrmanövern oder schlechten Wegstrecken sind die Räder immer sicher am Boden. Zur Wahl stehen drei unterschiedliche Dämpferkennfelder („Comfort“, „Sport“ und „Sport+“).

Dreistufige AMG Parameterlenkung und serienmässige Hinterachslenkung

Gleichermaßen zur Steigerung der Dynamik und des Komforts trägt auch das Lenkungslayout bei. So verfügt die dreistufige AMG Parameterlenkung über eine variable Lenkgeometrieübersetzung, die sich dem jeweils gewählten Fahrprogramm anpasst. Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt die Lenkkraftunterstützung ab, bei geringem Tempo wird sie kontinuierlich gesteigert. Im Ergebnis ist somit bei niedrigen Geschwindigkeiten wie auch beim Rangieren und Parken nur ein vergleichsweise geringer Kraftaufwand nötig. Bei schnellerer Fahrt bleibt die bestmögliche Kontrolle über das Fahrzeug erhalten. In den Fahrwerkseinstellungen „Sport“ und „Sport+“ erfährt der Fahrer zudem über das Lenkrad deutlich mehr Rückmeldung über den Fahrzustand.

Die serienmässige Hinterachslenkung operiert mit einem maximalen Lenkwinkel von 2,5 Grad. Bis zu diesem Grad schlagen die Hinterräder bei Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h (variabel je nach AMG DYNAMICS Einstellung) entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein. Dies führt zu einer virtuellen Verkürzung des Radstands und hat ein deutlich agileres Einlenken, weniger Lenkarbeit sowie eine erhöhte Handlichkeit zur Folge. So reduziert sich beim Abbiegen oder Einparken der Wendekreis spürbar. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h (variabel je nach AMG DYNAMICS Einstellung) schlagen die Hinterräder parallel zu den Vorderrädern ein – bis maximal 0,7 Grad. Die virtuelle Verlängerung des Radstands wirkt sich positiv auf die Fahrstabilität aus: Sie baut die Seitenkraft bei Richtungswechseln schneller auf und ermöglicht damit direktere Reaktionen des Fahrzeugs auf Lenkbefehle. Das Ansprechverhalten der Hinterachslenkung ist abhängig vom gewählten AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramm.

Ebenfalls serienmässig ist die integrierte Fahrdynamikregelung AMG DYNAMICS. Sie beeinflusst die Regelstrategien des ESP® (Elektronisches Stabilitäts-Programm), des Allradantriebs, und des elektronisch gesteuerten Hinterachs-Sperrdifferenzials. Dies steigert die Agilität, ohne die Stabilität zu beeinträchtigen. Besonders bemerkenswert: AMG DYNAMICS bestimmt, wie das Fahrzeug reagieren soll. Das System nutzt dazu die vorhandenen Sensoren, die unter anderem die Geschwindigkeit, die Querbewegung, den Lenkwinkel und die Giergeschwindigkeit erfassen. Mittels einer intelligenten Vorsteuerung lässt sich aus den Aktionen des Fahrers und den Daten der Sensoren das vom Fahrer gewünschte Fahrzeugverhalten vorhersehen. Die Regelung passt sich den fahrdynamischen Fähigkeiten des Fahrers massgeschneidert an – und zwar ohne spürbare oder störende Eingriffe des Systems. Der Fahrer erhält ein authentisches Fahrgefühl mit hoher Kurvendynamik und optimaler Traktion bei hoher Stabilität und berechenbarem Fahrverhalten. Auch erfahrene Piloten werden so optimal unterstützt, ohne vom System bevormundet zu werden.

- **„Basic“** ist den Fahrprogrammen „Comfort“ und „Electric“ zugeordnet. Die Auslegung ergibt ein sehr stabiles Fahrverhalten mit hoher Gierdämpfung.
- **„Advanced“** wird im Programm „Sport“ aktiviert. Das Fahrzeug bleibt neutral ausbalanciert. Die geringere Gierdämpfung und die gesteigerte Agilität unterstützen dynamische Manöver wie beispielsweise Fahrten auf verwinkelten Landstrassen.
- **„Pro“** (Abkürzung für „Professional“) gehört zum Programm „Sport+“. In „Pro“ wird der Fahrer noch stärker bei dynamischen Fahrmanövern unterstützt, die Agilität und Fahrbahnrückmeldung bei Kurvenfahrten weiter gesteigert.
- **„Master“** ist mit dem Fahrprogramm „RACE“ gekoppelt. Der „Master“-Modus richtet sich an Fahrer, die Dynamik und Fahrspass auf abgesperrten Rundstrecken erleben möchten. „Master“ bietet eine tendenziell leicht übersteuernde Fahrzeugbalance, eine direktere Lenkung und ein agileres Einlenkverhalten. Auf diese Weise gewährleistet „Master“ höchste Agilität und bringt das fahrdynamische Potenzial der „S“-Version optimal zur Geltung. Um in den „Master“-Modus zu gelangen, muss der Fahrer über den separaten Taster in der Mittelkonsole das ESP® in ESP® SPORT Handling Mode oder ESP® OFF schalten.

Im Fahrprogramm „Individual“ kann der Fahrer die AMG DYNAMICS Stufen „Basic“, „Advanced“, „Pro“ und „Master“ selbst festlegen.

Gut dosierbar und standfest: die AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage

Keine Kompromisse gibt es auch bei den Bremsen: Entsprechend der extremen Leistungswerte und der damit verbundenen Performance kommt serienmässig die AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage mit 6-Kolben-Festsätteln vorne und 1-Kolben-Faustsätteln hinten zum Einsatz. Die Bremsanlage überzeugt mit sehr kurzen Bremswegen sowie höchster Standfestigkeit und Fadingstabilität bei starker Beanspruchung. Zudem punktet sie mit einer hohen Lebensdauer und einem besonders spontanen Ansprechverhalten. Ausserdem spart der leichte Werkstoff Gewicht und reduziert die ungefederten Massen. Zu den Komfort-Funktionen zählen die Berganfahrhilfe sowie Vorfüllen und Trockenbremsen bei Nässe. Bei ausgeschalteter Zündung und stehendem Fahrzeug wird zudem automatisch die Parkstellung „P“ durch das Getriebe aktiviert; die elektrische Feststellbremse löst automatisch beim Anfahren. Optional steht die AMG Keramik Hochleistungs-Verbundbremsanlage zur Verfügung.

Die Daten im Überblick

	Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE [Werte in Klammern T-Modell]
Systemleistung	500 kW (680 PS)
Systemdrehmoment ¹	1.020 Nm
Verbrennungsmotor	2,0-Liter-R4 mit elektrisch unterstützter Abgasturboaufladung
Hubraum	1.991 cm ³
Max. Leistung Verbrennungsmotor	350 kW (476 PS) bei 6.750 1/min
Max. Drehmoment Verbrennungsmotor	545 Nm bei 5.250-5.500 1/min
Max. Leistung Elektromotor	150 kW (204 PS)
Max. Drehmoment Elektromotor	320 Nm
Antrieb	Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ mit vollvariabler Momentenverteilung und Drift Mode
Getriebe	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert ²	6,9 l/100 km [6,9 l/100 km]
CO ₂ -Emissionen gewichtet, kombiniert ²	156 g/km [156 g/km]
Stromverbrauch gewichtet, kombiniert ²	11,7 kWh/100 km [11,7 kWh/100 km]
Effizienzklasse	k.A.
Energiekapazität	6,1 kWh
Elektrische Reichweite ²	13 km
Beschleunigung 0-100 km/h	3,4 s [3,4 s]
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h, optional 280 km/h [250 km/h, optional 270 km/h]
Gewicht fahrwertig nach EG	2.111 kg (2.145 kg)

¹ Gesamtsystem, je nach Gangkombination

² Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Der Stromverbrauch wurde auf Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt.

Ansprechpartner:

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@mercedes-benz.com

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, roman.kaelin@mercedes-benz.com

Weitere Informationen zu **Mercedes-Benz in der Schweiz** sind [hier](#) verfügbar. **Presse-Informationen** und Digitale Services für Journalisten und Multiplikatoren finden Sie auf unserer [Media Site Schweiz](#) oder auf der Online-Plattform [Mercedes me media](#).