



Mercedes-Benz



Les nouveaux modèles Mercedes-AMG C 63\*

Communiqué de presse

**Des Classe C musclées à l'agilité encore plus marquée**

Juillet 2018

Affalterbach. La famille de modèles C 63 Mercedes-AMG est devenue un véritable best-seller grâce à des moteurs V8 performants, une dynamique de marche fascinante et un design expressif. Berline, break, coupé et cabriolet (consommation de carburant en cycle mixte : 10,4-9,9 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 236-227 g/km)<sup>1</sup> prennent à présent le départ avec un extérieur affûté, un intérieur modernisé et encore plus d'agilité. La boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG à changement de vitesse rapide, le différentiel arrière à commande électronique et le système AMG TRACTION CONTROL à neuf niveaux (sur C 63 S) relèvent la dynamique longitudinale et transversale à un niveau inédit. AMG DYNAMICS garantit encore plus de plaisir de conduire : Cette régulation du comportement dynamique intégrée élargit les fonctions de l'ESP® à la répartition bien dosée de la force à l'essieu arrière (Torque Vectoring) et accroît ainsi l'agilité du véhicule en préservant une stabilité élevée. Sur le plan visuel, la nouvelle C 63 fait plus que jamais sensation : la calandre AMG exclusive souligne l'identité de la marque et accentue le caractère imposant. L'habitacle bénéficie du poste de conduite entièrement numérique (option) avec affichages spécifiques AMG et de la nouvelle génération de volants AMG.

La C 63 est le membre fondateur de la famille Mercedes-AMG. Conducteurs et fans l'adorent parce qu'elle est unique sur son segment. Le puissant huit cylindres est sa marque de fabrique - aucun autre modèle

**\*Seule la version C 63 S sera commercialisée en France.**

---

<sup>1</sup> Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

concurrent ne se montre aussi performant. Le V8 participe de manière indélébile à l'identité de marque d'AMG. La partie arrière, le train de roulement spécifique à AMG et la silhouette athlétique démarquent également la C 63 de ses concurrentes. Avec quatre variantes de carrosserie, deux versions de puissance et de multiples options, elle offre en outre une myriade de possibilités de personnalisation.

« La Classe C AMG est notre série la plus vendue. Elle a joué un rôle de pilier dans le succès commercial de ces dernières années. Voilà pourquoi nous ne cessons d'élargir notre offre : nos clients ont désormais le choix entre douze modèles de Classe C. Dans le cadre du restylage actuel, nous avons nettement revalorisé l'ensemble des séries », explique Tobias Moers, aux commandes de la société Mercedes-AMG GmbH. « Cela concerne les modèles 43 mais surtout, bien sûr, la C 63 AMG. Une nouvelle dimension de la dynamique de marche et un design expressif soulignent la personnalité particulièrement musclée de l'icône à propulsion arrière. »

La profonde mise à jour du modèle comprend un ensemble de mesures qui ne servent qu'un seul but : affûter encore sa dynamique longitudinale et transversale. Première nouveauté notable sur la C 63 : sa boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG avec embrayage de démarrage humide (pour remplacer la boîte à 7 rapports utilisée jusqu'ici). Celle-ci permet des sprints intermédiaires plus rapides et une réaction plus rapide aux instructions de la pédale d'accélérateur. Il convient d'y ajouter le différentiel arrière autobloquant désormais à commande électronique sur toutes les versions pour une régulation plus fine de la motricité.

Avec le système AMG TRACTION CONTROL (sur la C 63 S), le patinage à l'essieu arrière peut être régulé sur neuf niveaux, ce que ne manqueront pas d'apprécier les conducteurs à la fibre sportive sur circuit comme sur chaussée à adhérence variable. La nouvelle régulation du comportement dynamique AMG DYNAMICS garantit un plaisir de conduite encore accru.

### **Une boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG plus réactive**

La C 63 est équipée pour la première fois de la boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG, qui a été spécialement adaptée par les ingénieurs Mercedes-AMG pour offrir encore plus de sensations dynamiques au volant. Un embrayage de démarrage humide remplace le convertisseur de couple. Celui-ci réduit le poids

et optimise la réponse à l'enfoncement de la pédale d'accélérateur, notamment au sprint et lors des alternances de charge.

Les rétrogradages multiples autorisent des accélérations plus rapides, tandis que la fonction de double débrayage disponible en modes « Sport » et « Sport+ » décuple les sensations au volant. Des interventions ciblées de l'allumage permettent en outre des passages de rapports encore plus rapides que dans les autres modes. Le démarrage s'effectue en première dans tous les rapports afin d'offrir à tout moment un maximum de dynamisme.

Une touche spécifique située sur la console centrale permet de sélectionner le mode « Manuel ». Les lois de passage des rapports varient selon le programme de conduite sélectionné et les changements de rapports peuvent désormais être effectués par le biais des palettes de changement de rapport au volant. Qui plus est, la boîte de vitesses maintient le rapport sélectionné et n'engage pas automatiquement la vitesse supérieure lorsque le régime moteur atteint la limite.

### **Jusqu'à six programmes de conduite pour une expérience de conduite personnalisée**

Le comportement de marche de la nouvelle C 63 peut être modulé via les programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG « Chaussée glissante », « Confort », « Sport », « Sport+ », « RACE » (sur la C 63 S) et « Individual ». Ceux-ci permettent de modifier d'importants paramètres tels que la réponse du moteur et de la boîte de vitesses, la courbe caractéristique de la direction, l'amortissement du train de roulement ou la sonorité de la ligne d'échappement. Les programmes sont sélectionnés via la palette de commande sur la console centrale et visualisés sur le combiné d'instruments, ainsi que sur l'écran multimédia.

- « Chaussée glissante » : le nouveau programme de conduite « Chaussée glissante » est adapté de manière optimale aux caractéristiques des chaussées glissantes avec un développement de puissance réduit et une courbe de couple aplatie.
- « Confort » : conduite axée sur le confort tout en optimisant la consommation de carburant, notamment en montant les rapports sans attendre. Réglage du train de roulement et de la direction privilégiant le confort.

- « Sport » : comportement à dominante sportive, caractérisé par une réaction plus agile aux instructions de la pédale d'accélérateur, des temps de passage plus brefs, un rétrogradage plus précoce et des sensations délibérément accentuées au passage des rapports grâce au double rétrogradage. Réglage plus dynamique du train de roulement et de la direction.
- « Sport + » : dominante sportive poussée à l'extrême, avec des accélérations plus vives, une sonorité renforcée lors d'accélérations nécessitant un rétrogradage, et des interventions ciblées sur le couple lors de la montée des rapports, avec désactivation de certains cylindres pour optimiser les temps de passage. Régime de ralenti plus élevé autorisant un démarrage plus rapide. Le réglage du train de roulement, de la direction et de la chaîne cinématique est encore plus dynamique.
- « Individual » : réglage personnalisé du moteur, du train de roulement, AMG DYNAMICS.
- « RACE » : La C 63 S dispose en outre du programme de conduite « RACE » pour des conduites hautement dynamiques sur circuits fermés. Dans ce programme, tout est paramétré pour des performances maximales.

### Plus agile et plus sûre grâce à AMG DYNAMICS

Les modèles C 63 et C 63 S disposent avec AMG DYNAMICS d'une nouvelle fonction dans le cadre des programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG. Cette régulation du comportement dynamique intégrée élargit les fonctions de l'ESP® (régulation du comportement dynamique) à la répartition bien dosée de la force à l'essieu arrière (Torque Vectoring) et accroît ainsi l'agilité du véhicule tout en préservant une stabilité élevée. AMG DYNAMICS optimise la dynamique transversale et maximise la motricité dans les virages.

Atouts de cette fonction : AMG DYNAMICS calcule comment le véhicule va réagir. Le système exploite les capteurs existants, qui mesurent par exemple la vitesse, l'angle de braquage ou la vitesse d'embarquée. Selon le principe de la commande anticipée, les actions du conducteur et les données issues des capteurs permettent de prédire le comportement du véhicule. La régulation réagit ainsi avant même que le conducteur n'intervienne – et ce, sans intervention perceptible ou gênante du système. Le conducteur profite de sensations de conduite très authentiques avec une dynamique élevée dans les

virages et une motricité optimale pour une stabilité élevée et un comportement de marche prévisible. Les pilotes, y compris les plus expérimentés, sont ainsi assistés de manière optimale sans se voir dicter leur conduite par le système.

Les différentes variations du système AMG DYNAMICS ont été baptisées « Basic », « Advanced », « Pro » et « Master ». A la sélection des programmes de conduite, le nouveau symbole AMG DYNAMICS s'affiche avec la mention complémentaire correspondante sur l'écran multimédia en lieu et place du précédent symbole ESP®.

- « Basic » est réservé aux programmes de conduite « Chaussée » et « Confort ». La C 63 affiche ici une tenue de route stable avec des mouvements de lacet très atténués.
- « Advanced » est activé dans le programme « Sport ». La C 63 bénéficie toujours d'un paramétrage équilibré et neutre. Les mouvements de lacet atténués, l'effort de braquage moindre et l'agilité accrue favorisent les manœuvres dynamiques telles que la conduite sur des routes secondaires sinueuses.
- « Pro » (abréviation de « Professionnel ») est rattaché au programme « Sport+ ». « Pro » fournit au conducteur une assistance accrue lors des manœuvres dynamiques ; l'agilité et la précision en virage s'en trouvent encore renforcées.
- « Master » est exclusivement proposé sur la C 63 S et associé au programme de conduite RACE. Le mode « Master » s'adresse aux conducteurs qui souhaitent goûter à un dynamisme et un plaisir de conduire maximal sur circuits fermés. « Master » offre un réglage véhicule légèrement survirant, un effort de braquage réduit et une agilité accrue de la direction. Master garantit ainsi une agilité maximale et met idéalement en valeur le potentiel dynamique de la nouvelle C 63 S.

Pour accéder au mode « Master », le conducteur doit régler l'ESP® sur ESP® SPORT Handling Mode ou sur ESP® OFF via la touche séparée située sur la console centrale. Son choix s'affiche sur l'écran du combiné d'instruments.

En sélectionnant le programme de conduite « Individual », le conducteur peut définir lui-même les niveaux du système AMG DYNAMICS Basic, Advanced, Pro et Master (uniquement C 63 S).

Quel que soit le programme de conduite choisi, le conducteur peut sélectionner comme toujours le mode de boîte manuel, ses niveaux de train de roulement favoris ou le système d'échappement via les touches de l'écran situé sur la console centrale.

### **Neuf niveaux de patinage présélectionnables : le système de contrôle de la motricité AMG TRACTION CONTROL**

Avec AMG TRACTION CONTROL, le conducteur peut influencer le comportement de marche de la nouvelle C 63 S avec encore plus de précision. Ce système permet de présélectionner le patinage à l'essieu arrière sur neuf niveaux. Auparavant, le conducteur devait désactiver l'ESP® via une touche séparée située sur la console centrale (position ESP® OFF). Le degré de patinage admis au niveau des roues motrices varie plus ou moins en fonction du réglage choisi, ce qui s'avère très utile dans différentes situations de conduite. Pour ce faire, les courbes caractéristiques correspondantes sont enregistrées dans l'électronique du véhicule. Le niveau 1 est programmé pour des trajets sur chaussée mouillée, exigeant des réserves de sécurité élevées. Le niveau 9 autorise un patinage maximal au niveau du train arrière.

La commande s'effectue via un sélecteur situé sur le nouveau volant Performance AMG. Le réglage correspondant est indiqué via trois points lumineux jaunes et six rouges sur l'écran de réglage intégré et sur l'écran central du combiné d'instruments.

Cette innovation AMG présente un avantage considérable par rapport aux systèmes traditionnels : elle fonctionne de façon anticipative, à l'aide d'un simulateur  $\mu$  (mu) virtuel ainsi qu'avec des données supplémentaires analysées par un calculateur en quelques fractions de seconde.

Le patinage maximal autorisé au niveau des roues arrière est calculé en fonction du réglage choisi dans le système AMG TRACTION CONTROL. Lorsque les roues atteignent le seuil de patinage lors d'une accélération, la puissance moteur est ajustée par le système de régulation de la motricité afin de faire en sorte que cette valeur ne soit pas dépassée et que la C 63 S poursuive son accélération avec ce niveau de patinage prédéfini.

Le conducteur est aidé dans le cadre de ce qui constitue l'une des décisions les plus délicates qui soient en matière de conduite : le choix du couple moteur optimal et la reprise optimale lors de l'accélération en sortie de virage. Il

obtient très précisément le degré de motricité qu'il souhaitait et qu'il a lui-même réglé. Le déploiement bien dosé de la puissance du moteur lors de l'accélération en sortie de virage constitue l'un des critères décisifs pour réaliser un excellent temps au tour.

#### **Avec amortissement adaptatif : le train de roulement RIDE CONTROL AMG**

Avec son système d'amortissement réglable à pilotage électronique, le train de roulement à suspension à ressorts RIDE CONTROL AMG de la C 63 offre aussi bien un dynamisme sportif qu'un confort digne de Mercedes-Benz sur les longs trajets. Il repose sur un essieu avant à quatre bras et un essieu arrière multibras. La cinématique et l'élastocinématique spécifiques AMG, reposant sur des composants de conception nouvelle, permettent d'obtenir une rigidité du carrossage extrêmement élevée en cas de conduite dynamique en virage.

L'amortissement réglable adaptatif est inclus dans la dotation de série. Ce dispositif à commande électronique entièrement automatique adapte constamment l'amortissement de chaque roue aux besoins momentanés. La sécurité de marche et le confort de roulement s'en trouvent améliorés. Le réglage de l'amortissement est piloté individuellement pour chaque roue et dépend du style de conduite, des propriétés de la chaussée et du niveau de réglage de train de roulement choisi. Résultat : sur la base de nombreuses informations telles que l'accélération ou la vitesse, le système peut sélectionner à tout moment la valeur de réglage optimale pour l'amortissement.

Grâce à un contacteur sur la console centrale, le conducteur peut choisir entre trois lois d'amortissement spécifiques, à savoir les modes « Confort », « Sport » et « Sport+ », et, ainsi, intervenir sur le comportement de son véhicule pour des sensations à la carte – l'accent étant mis sur un confort élevé ou sur un comportement sportif et ferme.

#### **Le différentiel autobloquant sur l'essieu arrière : une motricité optimale, y compris sur circuit**

Les modèles C 63 et C 63 S sont équipés d'un différentiel arrière autobloquant à commande électronique destiné à améliorer la motricité et le dynamisme. Il réduit le patinage de la roue intérieure au virage. Ainsi, grâce à une motricité accrue, le conducteur peut relancer la voiture plus rapidement en sortie de virage. Le blocage de différentiel arrière contribue en outre à stabiliser le véhicule lors des manœuvres de freinage amorcées à une vitesse importante et

améliore également la motricité au démarrage. Le principal avantage du différentiel arrière autobloquant à commande électronique réside dans une régulation encore plus fine et rapide : il permet de repousser les limites du véhicule en termes de motricité et d'améliorer encore le comportement routier en situation extrême.

### **Une offre unique sur le segment avec un moteur V8 biturbo**

Les quatre variantes de carrosserie sont disponibles aussi bien en modèle de base qu'en modèle S. Le moteur V8 biturbo AMG de 4,0 litres éprouvé développe **350 kW** (476 ch) ou **375 kW** (510 ch) tandis que le couple maximal se monte à 650 Nm ou 700 Nm. Le 100 km/h départ arrêté ne prend que 3,9 secondes à la C 63 S (selon la version de carrosserie), contre 4,0 secondes pour la C 63. La vitesse maxi des C 63 S Berline et Coupé est de 290 km/h. Elle est de 280 km/h sur les C 63 S Break et Cabriolet 280 km/h et de 250 km/h sur toutes les variantes C 63 (bridage électronique). La vitesse de pointe peut être relevée en option sur la C 63.

### **V8 biturbo très proche du moteur de la Mercedes-AMG GT**

Le 8 cylindres biturbo de 4,0 litres anime déjà nombre de modèles hautes performances AMG. Sa principale caractéristique : les deux turbocompresseurs ne sont pas placés à l'extérieur des rangées de cylindres, mais à l'intérieur du V. Les principaux avantages de cette architecture résident dans la conception plus compacte du moteur et dans une réactivité optimale.

L'injection directe d'essence à jet dirigé se traduit par une combustion propre et efficace, caractérisée par un rendement thermodynamique élevé. Les injecteurs piézoélectriques à réaction rapide permettent des injections multiples adaptées aux besoins, pour une distribution particulièrement précise du carburant.

Le système de refroidissement généreusement dimensionné assure d'excellentes performances moteur, y compris sur circuit les jours de course. Cela vaut également pour la culasse optimisée en termes de flux, réalisée dans un alliage spécial très résistant à la chaleur. Le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement est variable en continu, ce qui améliore le déploiement de puissance et l'efficacité. Il permet également une très bonne réponse et optimise le balayage des gaz pour chaque point de fonctionnement.



La pompe à huile à débit variable contribue par ailleurs à la faible consommation.

Le moteur est fabriqué dans la manufacture de moteurs d'Affalterbach, par un seul et même technicien selon le principe « un homme, un moteur ».

### **Silentblocs dynamiques de série sur la C 63 S**

Le modèle surpuissant C 63 S est équipé de silentblocs dynamiques. Ceux-ci permettent de résoudre le dilemme entre confort et dynamisme en réduisant les vibrations de l'ensemble moteur/boîte de vitesses. Les silentblocs dynamiques possèdent la faculté d'adapter continuellement et instantanément leur degré de rigidité en fonction des conditions de route et du comportement routier. Des silentblocs souples améliorent le confort dans la mesure où ils neutralisent plus efficacement les bruits et les vibrations. A l'inverse, des silentblocs plus fermes contribuent à améliorer la maniabilité et l'agilité. En cas de conduite dynamique, le conducteur a l'impression de faire parfaitement corps avec son véhicule, car il obtient davantage de retour et profite d'une direction plus franche. Globalement, le véhicule offre une réponse plus précise et l'automobiliste a moins de corrections à opérer au niveau de la direction du fait des mouvements réduits de la masse des organes mécaniques.

### **Le design extérieur : une identité de marque encore plus affirmée**

L'extérieur de la nouvelle C 63 illustre l'identité de la marque de modèles Performance grâce à une calandre AMG exclusive qui arbore des lamelles verticales traitées en finition chromée brillante. La jupe avant avec bordure centrale inférieure du pare-chocs avant accentue encore davantage la largeur du véhicule : elle intègre une nouvelle lamelle transversale au niveau des prises d'air extérieures.

De profil, on remarque d'emblée les habillages de bas de caisse sportifs et les nouvelles jantes alliage AMG optimisées sur le plan aérodynamique. Leurs anneaux extérieurs aérodynamiques de forme spéciale, de même que la géométrie des branches optimisée en soufflerie, améliorent l'écoulement de l'air au niveau des roues et, par conséquent, l'efficacité aérodynamique. Les ingénieurs sont parvenus à une synthèse optimale entre aérodynamisme, poids et refroidissement des freins, qui se traduit par une performance maximale et par une efficacité supérieure.

Deux designs de jante à l'aérodynamisme optimisé sont disponibles pour la C 63. L'équipement de série des véhicules consiste en des jantes aérodynamiques de 18 pouces à 10 branches en finition gris tantale/naturel brillant. Des jantes de 19 pouces à cinq doubles branches, là encore en finition gris tantale/naturel brillant, sont disponibles de série sur les modèles S et en option sur les modèles de base.

### **Un arrière redessiné**

Grâce à ses deux doubles sorties d'échappement remaniées et traitées en finition chromée brillante, l'arrière renvoie lui aussi une image imposante, qui se trouve renforcée par un nouveau diffuseur plus expressif. Les versions S bénéficient en outre d'une lame aérodynamique sur le diffuseur. Le design latéral de la jupe arrière, dans le style « Air Curtain », améliore l'écoulement des flux, tout comme le déflecteur du couvercle de coffre ou le déflecteur de toit sur le break, tous deux peints dans le ton carrosserie.

Le Pack Aérodynamique, disponible en option sur la C 63 Coupé, ajoute des touches encore plus sportives : plusieurs éléments sont traités en noir brillant, à savoir le splitter avant – plus expressif –, le déflecteur arrière – qui intègre un flap Gurney –, les inserts de bas de caisse – plus larges –, les ailettes du pare-chocs arrière et, enfin, l'insert du diffuseur – là encore nettement plus expressif.

### **Le design intérieur : de nouveaux inserts décoratifs et des détails inédits**

L'équipement intérieur souligne le caractère dynamique de la nouvelle C 63 au travers de nombreux détails. De série, le véhicule offre un équipement à la fois classique et sportif, avec une sellerie noire en similicuir ARTICO/microfibre DINAMICA combinée à des inserts décoratifs en finition laque noire/aluminium clair à stries longitudinales.

En option, les quatre variantes de carrosserie proposent désormais des inserts décoratifs en chêne anthracite à pores ouverts ou en noyer à pores ouverts, de même qu'une association d'aluminium à stries longitudinales sur les portes et de frêne noir à pores ouverts sur la console centrale. L'offre comprend également des inserts décoratifs AMG en carbone/aluminium clair à stries longitudinales ainsi que des inserts décoratifs AMG en fibre de verre argent mat.

En ce qui concerne les garnitures, les options englobent du cuir Nappa noir, noir à notes grises, red pepper/noir, blanc platine pearl/noir, sans oublier une nouveauté : gris magma/noir avec surpiqûres contrastées jaunes. Sur la berline et le break, le programme designo comprend des associations de couleurs avec matelassage losange : marron cuir/noir et blanc platine pearl/noir.

### **Des sièges Performance aux fonctionnalités étendues**

Les sièges Performance AMG (option) disposent de joues latérales spécifiques au niveau de l'assise et du dossier de façon à garantir un maintien optimal en conduite dynamique. Une adaptation personnalisée des joues latérales au moyen de coussins d'air intégrés est disponible en option pour un ajustement parfait à la morphologie. Avec leur appuie-tête intégré, les sièges Performance contribuent en outre à la sportivité inimitable de l'habitacle. Ils proposent non seulement un chauffage mais aussi, en liaison avec la sellerie cuir, une climatisation sur trois niveaux. Sur le cabriolet, le chauffage de nuque AIRSCARF est également disponible en option. Les sièges Performance AMG sont disponibles avec toutes les garnitures.

### **Une architecture d'affichage et de commande novatrice**

Pavé tactile et sélecteur, boutons Touch Control sur le volant ou commande vocale : le concept de commande de la C 63 est aussi souple que polyvalent. Pour toutes les versions, l'objectif consiste toujours à utiliser un type de commande aussi ergonomique et rapide que possible, en fonction de la situation de conduite.

Le conducteur peut paramétrer à sa guise l'affichage du combiné d'instruments entièrement numérique en option situé devant lui. Avec un écran de 31,2 cm (12,3 pouces) et trois styles d'affichage spécifiques AMG (« Classique », « Sport » et « Supersport »), celui-ci permet d'appréhender au mieux les fonctions du véhicule.

### **De nombreuses informations supplémentaires spécifiques AMG**

Le menu spécifique AMG donne accès à de nombreuses informations supplémentaires qui accentuent encore les sensations de conduite sportive :

- Warm-up : température de l'huile moteur et de l'huile de la boîte de vitesses, affichage boost (pression de suralimentation)
- Set-up : état de fonctionnement actuel du moteur, du train de roulement, d'AMG DYNAMICS, du système d'échappement, de l'ESP®, de la boîte de vitesses
- G-Force : affichage des forces g momentanées dans un système de coordonnées et mémorisation des valeurs maximales
- Race Timer : chronomètre manuel pour les temps au tour, affichage couleur du tour le plus rapide et du tour le plus lent, vitesse moyenne et parcours
- Avec l'option TRACK PACE AMG, le combiné d'instruments affiche non pas le « Race Timer » mais le menu « TRACK PACE AMG », avec visualisation du circuit, des temps au tour et des temps par secteur.
- En outre, il existe un affichage TRACK PACE AMG spécifique pour l'affichage tête haute (option). Il comprend une représentation graphique du circuit avec les virages, les zones de freinage, le différentiel de vitesse et les temps en valeur absolue.
- Données moteur : couple moteur/puissance nominale sous forme de diagramme en bâtons, affichage boost (pression de suralimentation)

De plus, la vitesse momentanée et le rapport engagé s'affichent également sous forme numérique. En mode manuel de la boîte de vitesses, signalé par un « M » de couleur jaune, une invitation à passer le rapport supérieur s'affiche lorsque la limite de régime est atteinte, comme en Formule 1.

Les visualisations sur l'écran média central offrent une perception plus immédiate des autres fonctions du véhicule. C'est notamment le cas des animations concernant les systèmes d'aide à la conduite, les systèmes véhicule et les systèmes de communication. L'écran média de série affiche un format de 17,8 cm (7 pouces) et une résolution de 960 x 540 pixels. Autre solution : le grand écran média de 26,0 cm (10,25 pouces) et 1 920 x 720 pixels (de série en liaison avec COMAND Online).

### **La nouvelle génération de volant AMG : tout sous la main**

Le nouveau volant AMG en cuir Nappa de série offre un design extrêmement sportif, une forme optimisant la prise en main avec une couronne aux contours

fortement marqués et une commande intuitive. Il est doté d'un méplat dans sa partie intérieure et de perforations dans la zone de préhension. Les palettes de changement de rapport au volant galvanisées permettent de passer les rapports manuellement et contribuent à une conduite encore plus sportive.

Sur la C 63 S, le volant est équipé de série d'une couronne en cuir Nappa/microfibre DINAMICA (en option sur la C 63). Plusieurs autres volants AMG sont proposés en option : cuir Nappa avec insert décoratif en laque noire, DINAMICA sur tout le pourtour ou DINAMICA avec insert décoratif en carbone brillant.

Les boutons Touch Control sont nouveaux. Ils permettent de piloter de manière intuitive les fonctions du combiné d'instruments (à gauche) et le système multimédia (à droite) grâce à des mouvements de balayage du doigt horizontaux et verticaux. L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et le régulateur de vitesse TEMPOMAT sont paramétrés via les commandes situées à gauche. Les blocs de commande droits regroupent l'activation de la commande vocale et du téléphone, ainsi que le réglage du volume, la sélection des titres et diverses autres fonctions du système multimédia.

Sur la C 63 S, le nouveau volant Performance est équipé d'éléments supplémentaires novateurs (en option sur C 63). Ces derniers comprennent une molette avec visuel sous la branche droite du volant et deux touches avec visuel couleur positionnées l'une au-dessus de l'autre sous la branche gauche du volant.

La molette permet de commander directement les programmes de conduite AMG. Le programme de conduite sélectionné s'affiche sur l'écran LCD couleur directement intégré à la molette.

Les deux touches d'écran libres et les contacteurs supplémentaires situés à portée de main permettent de commander directement sur le volant d'autres fonctions AMG. Le conducteur peut ainsi se consacrer sans restriction à sa conduite dynamique sans retirer les mains du volant. Des icônes situées sur l'autre écran LCD matérialisent les fonctions. Le conducteur peut régler la fonction souhaitée avec la touche correspondante. Les deux fonctions AMG favorites peuvent ainsi être définies et leurs réglages modifiés du bout des doigts.

**Enregistreur de données pour une utilisation sur circuit : TRACK PACE AMG**

TRACK PACE AMG propose des fonctionnalités élargies et encore plus précises. Cet ingénieur de course virtuel enregistre les données lors des trajets sur circuits fermés. Sur la C 63 S, TRACK PACE AMG est fourni de série avec le système d'infodivertissement optionnel COMAND Online ; sur la C 63, il est proposé en option.

Lorsque la fonction est activée, plus de 80 paramètres spécifiques au véhicule (vitesse, accélération, par exemple) sont enregistrés dix fois par seconde lors de l'évolution sur circuit. S'y ajoutent l'affichage des temps au tour et pour certaines portions d'un circuit, ainsi que la différence par rapport au temps de référence. Certains éléments de l'affichage s'allument en vert ou en rouge ; le conducteur peut percevoir immédiatement, sans lire de chiffres, s'il est plus rapide ou plus lent que le meilleur temps.

A l'issue de la séance de pilotage, le conducteur peut analyser ses performances en s'appuyant sur les données disponibles, ce qui lui permet de s'améliorer si nécessaire. Il est également possible de mesurer et de sauvegarder les valeurs d'accélération et de décélération (par exemple 0-100 km/h, ¼ mile, 100-0 km/h). TRACK PACE AMG utilise un nouvel algorithme pour déterminer avec le plus de précision possible la position du véhicule. Le système peut même détecter si la voiture quitte le circuit ou prend un chemin de traverse. Il exploite à cet effet les données GPS, complétées par les informations fournies par les capteurs embarqués (accélération, gyroscope, angle de braquage, vitesse de rotation des roues).

Les données s'affichent sur l'écran multimédia, le combiné d'instruments et l'affichage tête haute. Certains circuits connus, à l'instar du Nürburgring ou de Spa Francorchamps, sont déjà en mémoire. Le pilote peut également enregistrer ses propres circuits. Les cartes 2D commutables en 3D peuvent être actualisées en ligne.

### **Franche et directe : la direction paramétrique AMG**

La direction paramétrique électromécanique bénéficie d'une démultiplication constante. Elle se distingue par une réaction précise et très authentique. L'assistance de direction diminue à vive allure et augmente progressivement au fur et à mesure que la vitesse diminue. A faible allure, le conducteur a donc moins à produire d'effort alors qu'à vive allure, il conserve la maîtrise optimale de son véhicule. L'assistance de direction, qui offre deux réglages baptisés «

Confort » et « Sport », est synchronisée automatiquement avec le programme de conduite sélectionné.

Page 15

### **Des systèmes d'échappement à clapets pour une sonorité moteur modulable**

La sonorité moteur typique du V8 représente un aspect essentiel des sensations ressenties par les conducteurs d'AMG. De série, la C 63 est équipée d'un système d'échappement AMG doté d'un clapet réglable. Ce dernier est actionné en continu selon une cartographie bien définie, en fonction du programme de conduite, de la puissance sollicitée par le conducteur et du régime moteur. Le son moteur varie en conséquence, entre un timbre discret idéal pour les longs trajets et une sonorité plus rauque, à fort potentiel émotionnel. Un système d'échappement Performance comportant trois volets d'échappement commutables est disponible en option pour les deux motorisations. La différence de sonorité est encore davantage ressentie par le conducteur. Dans tous les cas, les systèmes d'échappement sont conçus pour répondre en permanence aux limites légales imposées en termes de décibels, quel que soit le réglage des clapets.

### **Bien-être assuré sur les longs trajets : la commande confort ENERGIZING**

La commande confort ENERGIZING (option) est également disponible sur la nouvelle C 63. Elle permet d'interconnecter différents équipements de confort dans l'habitacle et utilise de manière ciblée les fonctions de la climatisation et des sièges (chauffage, ventilation), ainsi que des ambiances d'éclairage et musicales. Selon l'humeur ou les besoins du client, elle crée un paramétrage spécial propice au bien-être et à la performance.

	Mercedes-AMG C 63 S Berline (1)	Mercedes-AMG C 63 Berline (2)
Moteur	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs
Cylindrée	3 982 cm <sup>3</sup>	3 982 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	<b>375 kW</b> (510 ch) à 5 500-6 250 tr/min	<b>350 kW</b> (476 ch) à 5 500-6 250 tr/min
Couple maxi	700 Nm de 2 000 à 4 500 tr/min	650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Propulsion arrière	Propulsion arrière
Boîte de vitesses	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Consommation en cycle mixte	9,9 l/100 km*	9,9 l/100 km*
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	227 g/km*	227 g/km*
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>	G	G
Accélération de 0 à 100 km/h	4,0 s	4,1 s
Vitesse maximale	290 km/h**	250 km/h**

\* Les valeurs indiquées (données provisoires) ont été déterminées selon le procédé de mesure prescrit. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

\*\* bridage électronique

#### (1) Offre France

#### (2) Version non commercialisée en France

	Mercedes-AMG C 63 S Break (1)	Mercedes-AMG C 63 Break (2)
Moteur	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs
Cylindrée	3 982 cm <sup>3</sup>	3 982 cm <sup>3</sup>
Puissance	<b>375 kW</b> (510 ch) à 5 500-6 250 tr/min	<b>350 kW</b> (476 ch) à 5 500-6 250 tr/min
Couple maxi	700 Nm de 2 000 à 4 500 tr/min	650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Propulsion arrière	Propulsion arrière
Boîte de vitesses	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Consommation en cycle mixte	10,0 l/100 km*	10,0 l/100 km*
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	229 g/km*	228 g/km*
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>	F	F
Accélération de 0 à 100 km/h	4,1 s	4,2 s
Vitesse maximale	280 km/h**	250 km/h**



\* Les valeurs indiquées (données provisoires) ont été déterminées selon le procédé de mesure prescrit. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.  
\*\* bridage électronique

**(1) Offre France****(2) Version non commercialisée en France**

	Mercedes-AMG C 63 S Coupé (1)	Mercedes-AMG C 63 Coupé (2)
Moteur	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs
Cylindrée	3 982 cm <sup>3</sup>	3 982 cm <sup>3</sup>
Puissance	375 kW (510 ch) à 5 500-6 250 tr/min	350 kW (476 ch) à 5 500-6 250 tr/min
Couple maxi	700 Nm de 2 000 à 4 500 tr/min	650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Propulsion arrière	Propulsion arrière
Boîte de vitesses	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Consommation en cycle mixte	10,1 l/100 km*	10,1 l/100 km*
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	230 g/km*	230 g/km*
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>	F	F
Accélération de 0 à 100 km/h	3,9 s	4,0 s
Vitesse maximale	290 km/h**	250 km/h**

\* Les valeurs indiquées (données provisoires) ont été déterminées selon le procédé de mesure prescrit. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.  
\*\* bridage électronique

**(1) Offre France****(2) Version non commercialisée en France**

	Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet (1)	Mercedes-AMG C 63 Cabriolet (2)
Moteur	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs
Cylindrée	3 982 cm <sup>3</sup>	3 982 cm <sup>3</sup>
Puissance	375 kW (510 ch) à 5 500-6 250 tr/min	350 kW (476 ch) à 5 500-6 250 tr/min
Couple maxi	700 Nm de 2 000 à 4 500 tr/min	650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Propulsion arrière	Propulsion arrière
Boîte de vitesses	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G	SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Consommation en cycle mixte	10,4 /100 km*	10,4 l/100 km*
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	236 g/km*	236 g/km*

Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>	F	F
Accélération de 0 à 100 km/h	4,1 s	4,2 s
Vitesse maximale	280 km/h**	250 km/h**

\* Les valeurs indiquées (données provisoires) ont été déterminées selon le procédé de mesure prescrit. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

\*\* bridage électronique

**(1) Offre France**

**(2) Version non commercialisée en France**

**Interlocuteurs :**

Birgit Zaiser, Communication Mercedes-AMG,  
téléphone : +49 (0)7144 302-581, birgit.zaiser@daimler.com

Koert Groeneveld, Communication produit Mercedes-Benz Cars,  
téléphone : +49 (0)711 17-92311, koert.groeneveld@daimler.com

**Contact Mercedes-Benz France :**

Debora Giuliani: +33 (0)1 30 05 85 19, debora.giuliani@daimler.com

Retrouvez toute notre actualité sur **media.daimler-france.fr**,  
**media.daimler.com** et **media.mercedes-benz.com**

---

**Mercedes-AMG C 63 S Berline**


---

**Moteur**

Nombre de cylindres/disposition		8 en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	375 (510) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple nominal	Nm	700 à 2 000-4 500 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

---

**Transmission**

Transmission		Propulsion arrière standard
Boîte de vitesses		SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Démultiplications	Rap. de pont	2,82
	1 <sup>er</sup> rapport	5,35
	2 <sup>e</sup> rapport	3,24
	3 <sup>e</sup> rapport	2,25
	4 <sup>e</sup> rapport	1,64
	5 <sup>e</sup> rapport	1,21
	6 <sup>e</sup> rapport	1,00
	7 <sup>e</sup> rapport	0,86
	8 <sup>e</sup> rapport	0,72
	9 <sup>e</sup> rapport	0,60
	Marche AR	-4,80

---

**Train de roulement**

Essieu avant		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage		Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 390 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; freins à disque ventilés de 360 mm à l'arrière, étrier flottant en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction		Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 14,1:1 et direction à assistance variable
Jantes		AV : 8,5 J x 19; AR : 9,5 J x 19
Pneumatiques		AV : 245/35 R 19 ; AR : 265/35 R 19

---

**Cotes et poids**

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1 609/1 546
Longueur hors tout	mm	4 757
Largeur hors tout	mm	1 839
Hauteur hors tout**	mm	1 426
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre*	l	435
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 680
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 755
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	425
P.T.A.C.	kg	2 180
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/10

---

---

**Performances et consommation**

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,0
Vitesse maximale	km/h	290 km/h****
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	13,5/7,9/9,9*****
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	g/km	227
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>		G

\*Selon méthode VDA ; \*\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; \*\*\* Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) ; \*\*\*\* Bridage électronique ; \*\*\*\*\* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

## Mercedes-AMG C 63 S Break

Page 21

### Moteur

Nombre de cylindres/disposition		8 en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	375 (510) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple nominal	Nm	700 à 2 000-4 500 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

### Transmission

Transmission		Propulsion arrière standard
Boîte de vitesses		SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 <sup>er</sup> rapport	5,35
	2 <sup>e</sup> rapport	3,24
	3 <sup>e</sup> rapport	2,25
	4 <sup>e</sup> rapport	1,64
	5 <sup>e</sup> rapport	1,21
	6 <sup>e</sup> rapport	1,00
	7 <sup>e</sup> rapport	0,86
	8 <sup>e</sup> rapport	0,72
	9 <sup>e</sup> rapport	0,60
	Marche AR	-4,80

### Train de roulement

Essieu avant		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage		Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 390 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; freins à disque ventilés de 360 mm à l'arrière, étrier flottant en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction		Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 14,1:1 et direction à assistance variable
Jantes		AV : 8,5 J x 19; AR : 9,5 J x 19
Pneumatiques		AV : 245/35 R 19 ; AR : 265/35 R 19

### Cotes et poids

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1 609/1 546
Longueur hors tout	mm	4 772
Largeur hors tout	mm	1 839
Hauteur hors tout**	mm	1 441
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre*	l	460-1480
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 750
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 825
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	415
P.T.A.C.	kg	2 240
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/10

---

**Performances et consommation**

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,1
Vitesse maximale	km/h	280 km/h****
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	13,5/7,9/10,0*****
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	g/km	229
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>		F

\*Selon méthode VDA ; \*\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; \*\*\* Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) ; \*\*\*\* Bridage électronique ; \*\*\*\*\* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

## Mercedes-AMG C 63 S Coupé

Page 23

### Moteur

Nombre de cylindres/disposition		8 en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	375 (510) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple nominal	Nm	700 à 2 000-4 500 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

### Transmission

Transmission		Propulsion arrière standard
Boîte de vitesses		SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 <sup>er</sup> rapport	5,35
	2 <sup>e</sup> rapport	3,24
	3 <sup>e</sup> rapport	2,25
	4 <sup>e</sup> rapport	1,64
	5 <sup>e</sup> rapport	1,21
	6 <sup>e</sup> rapport	1,00
	7 <sup>e</sup> rapport	0,86
	8 <sup>e</sup> rapport	0,72
	9 <sup>e</sup> rapport	0,60
	Marche AR	-4,80

### Train de roulement

Essieu avant		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage		Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 390 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; freins à disque ventilés de 360 mm à l'arrière, étrier flottant en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction		Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 14,1:1 et direction à assistance variable
Jantes		AV : 9,0 J x 19; AR : 10,5 J x 19
Pneumatiques		AV : 245/35 R 19 ; AR : 285/30 R 19

### Cotes et poids

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1 636/1 592
Longueur hors tout	mm	4 751
Largeur hors tout	mm	1 877
Hauteur hors tout**	mm	1 401
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre*	l	355
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 745
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 820
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	340
P.T.A.C.	kg	2 160
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/10

---

**Performances et consommation**

Accélération de 0 à 100 km/h	s	3,9
Vitesse maximale	km/h	290 km/h****
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	14,0/7,8/10,1*****
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	g/km	230
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>		F

\*Selon méthode VDA ; \*\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; \*\*\* Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) ; \*\*\*\* Bridage électronique ; \*\*\*\*\* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.



## Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet

Page 25

### Moteur

Nombre de cylindres/disposition		8 en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	375 (510) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple nominal	Nm	700 à 2 000-4 500 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

### Transmission

Transmission		Propulsion arrière standard
Boîte de vitesses		SPEEDSHIFT MCT AMG 9G
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 <sup>er</sup> rapport	5,35
	2 <sup>e</sup> rapport	3,24
	3 <sup>e</sup> rapport	2,25
	4 <sup>e</sup> rapport	1,64
	5 <sup>e</sup> rapport	1,21
	6 <sup>e</sup> rapport	1,00
	7 <sup>e</sup> rapport	0,86
	8 <sup>e</sup> rapport	0,72
	9 <sup>e</sup> rapport	0,60
	Marche AR	-4,80

### Train de roulement

Essieu avant		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière		Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage		Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 390 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; freins à disque ventilés de 360 mm à l'arrière, étrier flottant en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction		Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 14,1:1 et direction à assistance variable
Jantes		AV : 9,0 J x 19; AR : 10,5 J x 19
Pneumatiques		AV : 255/35 R 19 ; AR : 285/30 R 19

### Cotes et poids

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1 636/1 592
Longueur hors tout	mm	4 751
Largeur hors tout	mm	1 877
Hauteur hors tout**	mm	1 404
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre*	l	285-360
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 865
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 940
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	340
P.T.A.C.	kg	2 280
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/10

---

**Performances et consommation**

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,1
Vitesse maximale	km/h	280 km/h****
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	14,5/8,0/10,4*****
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	g/km	236
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>		F

\*Selon méthode VDA ; \*\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; \*\*\* Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) ; \*\*\*\* Bridage électronique ; \*\*\*\*\* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO<sub>2</sub> NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.