



Arnold van Schepen
16 februari 2012

Soulmachine

De C-Klasse CoupÃ© is van nature een elegante verschijning, maar in AMG-uitmonstering klopt het plaatje helemaal: de kleur, de velgen, de stance. Al in stilstand is de presence van de C 63 AMG CoupÃ© overweldigend. Parelmoer wit, contrasterend zwart panoramadak, titaangrijze vijfspaaks AMG velgen, carbon spoilerrandje en "6.3 AMG" op de flanken. "Een fijne speelauto" werd gezegd bij het overhandigen van de sleutel. Let's get it on...



Subtiele hints

De sleutel kan mooi in de broekzak blijven. Bij het openslaan van het lange, ranke portier herinnert de verlichte instaplijst zijn eigenaar nogmaals aan de aard van het beestje. Gelukkig is AMG niet te overvloedig geweest met het aanbrengen van hun embleem. In het interieur is het subtiel aanwezig, alleen op de rugleuning van de speciale sportstoelen is een klein embleempje geplaatst en bij de start toont het centrale display in de snelheidsmeter de letters AMG. Zolang de motor nog niet gestart is, is het in het interieur wel een beetje zoeken naar aanwijzingen van het potentieel van de auto. Door vele kleine verschillen wordt het de inzittenden duidelijk dat deze C-Klasse CoupÃ© wel degelijk verschilt van zijn bescheidener gemotoriseerde broeders. De schaalverdeling van de instrumenten is afwijkend, de typografie eveneens, en als reminder aan de reuzendoder in het vooronder staat er 6.3 V8 onderaan de toerenteller. De allerfijnste aanpassing die de firma AMG in het interieur

Mercedes-Benz C 63 AMG CoupÃ©

heeft gemaakt is het performance stuurwiel: lekker dik en met alcantara bekleed. Het ligt dermate fijn in de hand dat je wel met twee handen mÃ³et sturen. Het is elektrisch verstelbaar - net als de stoelen - en goede zitpositie is snel gevonden en in een van de drie geheugens vast te leggen. OK, tijd voor de "Happening of a lifetime"- goed voor vele avonden voorpret op YouTube: de eerste start van de zesduizendtweehonderdacht kubieke centimeter grote Mercedes-AMG M156.



Ook voor audiofielen

Als petrolhead moet je het een keer meegemaakt hebben, al dan niet als omstander; de auditieve vreugdesprong waarmee het blok aanslaat. Het doet puberende mannelijke petrolheads giechelen als hun vrouwelijke evenknieÃ«n, bij het tankstation ontstaan rijen omdat het overige tankende publiek niets van de start willen missen en het kroost van passerende bakfietsmoeders zit van de weeromstuit achterstevoren om zoveel

Mercedes-Benz C 63 AMG CoupÃ©

mogelijk van het startritueel mee te maken.

Het hele spektakel komt op conto van het motormanagement, een geprogrammeerd stukje show. Het heeft geen praktisch nut, kost alleen maar brandstof, maar man oh man, een betere bestemming van de kostbare Super Plus kunnen we nauwelijks bedenken. In de testperiode heeft het voor vele verrekte nekspieren en menig opgestoken duim gezorgd - van welke andere auto kan dat gezegd worden?

Nadat we de eerste kick geïncasseerd hebben valt meteen de kalme stationairloop op, in het interieur is het tamelijk stil, toch even controleren hoe 't van buiten klinkt. Wel, luid en duidelijk. Onmiskenbaar een V8, maar opvallend regelmatig en kalm - niets doet vermoeden dat we met een 487 pk sterk atmosferisch motorblok te maken hebben. Voor degenen die de feiten en cijfers van de 6.3 kennen: normaliter levert dit blok in de CoupÃ© 457 pk, maar "onze" C is voorzien van het € 7.779,- kostende Performance package plus. Dat zijn 30 kostbare pk's, maar Aufrecht en Melcher voorzien de auto dan ook van een AMG remsysteem, de al eerder genoemde carbon spoiler en 't met alcantara beklede stuurwiel, en andere cosmetische aanpassingen, waaronder de rode remklauwen en het titaniumkleurige inlaatspruitstuk.



Vriendelijke reus

"Lokaal glad". Die twee woorden uit het nieuwsbulletin zitten stevig tussen de oren geknoopt. De buitentemperatuurmeter geeft min 5 aan en rechts ervan staat het laatste getal van de schaalverdeling van de snelheidsmeter: 320. Tel daarbij de getallen 156.657 en 600 op, respectievelijk de prijs in euro's en het koppel in newtonmeters, plus het gegeven dat de auto op zomerbanden staat, en het moge duidelijk zijn dat we eerst maar eens rustig beginnen. En rustig rijden doet de C 63 AMG CoupÃ© met verve. De zeventraps speedshift MCT houdt het toerental rond de 1.000 en het is bijzonder rustig aan boord. Het is dat het stuur en het onderstel zo duidelijk doorgeven hoe de kwaliteit van het asfalt is, aan het overige is weinig te merken van het potentieel van deze auto. Maar goed dat er "6.3 V8" op de toerenteller staat, aan de geluidsproductie in het interieur is het niet te horen. De Distronic plus houdt een veilige afstand tot voorliggers aan, al is 'ie bij tijd en wijle wel strikt in de leer. Hij laat de C CoupÃ©

Mercedes-Benz C 63 AMG CoupÃ©

namelijk niet inlopen op een voorligger als deze snelheid mindert of als de man/dame achter het stuur van de C een voorligger te snel nadert. In plaats van de ingestelde afstand enigszins te verkleinen en vervolgens rustig bij te remmen, kiest de Distronic altijd voor een remingreep: de ingestelde afstand is heilig. Net wanneer we een treintje vrachtwagens op de A6 willen inhalen grijpt Distronic in, tot ongenoegen van ondergetekende en niet in het minst omdat een achteropkomende Prius terstond links blijft hangen en met 110 km/u op de linkerbaan blijft sukkelen. En dat blijft doen, lang nadat de voorste vrachtwagen is gepasseerd. Ordnung muss sein, en die ligt momenteel flink overhoop. En nee, het is niet een mannelijk ego dat hier opspeelt, maar een initiatief van een vierjarige vrouwelijke passagier...

De keuzeschakelaar van de zeventraps speedshift multiclutch transmissie staat in C, maar dat vormt geen beletsel om in absurd kort tijdsbestek gigantisch te versnellen. Op een kleine beweging van het gaspedaal reageert de motor vrij beheerst. "Beheerst" in AMG-termen dan, de bak schakelt soepeltjes twee versnellingen terug, de toerenteller passeert de 3.500 toeren en de C 63 AMG CoupÃ© schudt alle goedmoedigheid van zich af. Alle folderspraak blijkt zwakt uitgedrukt, want de hoeveelheid kracht die de M156 mobiliseert door 1.500 toeren meer te draaien is ontzagwekkend. De (tussen)acceleratiecijfers zullen ongetwijfeld kloppen, maar wat het meeste indruk maakt is de fysieke afstand die de auto nodig heeft om snelheid te maken. Enigszins sneller dan gepland passeren we onze cruisende medeweggebruiker in zijn Prius nadat die ruim baan gaf. Vanuit een volgafstand van 60 meter bij 110 km/u sprint de C 63 AMG achteloos naar een kleine 150 km/u. Vanuit de passagiersstoel klinkt een instemmend "wow!" en ook achter het stuurwiel is vanaf dat moment een chronische glimlach waarneembaar. Toch goed dat we een lap asfalt gereserveerd hebben waar de wegenverkeerswet niet van toepassing is, want een ding is duidelijk: dit is verslavend...



Overzicht

Hoewel we nog maar een klein voorproefje hebben genomen van de capaciteiten van de C 63 AMG CoupÃ© kunnen we al wel een paar duidelijke kwaliteiten benoemen. Om te beginnen de aandrijflijn. Wil je rustig rijden, dan kun je rustig rijden. De motor draait doodkalm en klinkt zoals wijlen Don Cornelius: met een diepe basstem, een indrukwekkende rust en bovenal: overwicht. Geen overtrokken of onverwachte krachtexplosies, maar een goed te doseren overschot aan vermogen. De versnellingsbak schakelt soepel en onmerkbaar terwijl de rest van het draaiend gedeelte eveneens onhoorbaar is. We kennen auto's met vergelijkbare vermogens waarbij de transmissie en differentieel hoorbaar aan het werk zijn. En zoals je mag verwachten van Das Haus is het onderstel stil. Intussen zijn we aangekomen bij onze teststrecke om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van het ware potentieel van de auto. Daarbij moeten we echter wel de beperkingen van de buitentemperatuur en de

Mercedes-Benz C 63 AMG CoupÃ©

Conti's in acht nemen - we willen de primeur van de eerste C 63 AMG CoupÃ© op Wrecked Exotics niet op onze naam schrijven.

De acceleratie vanuit stilstand is ons wel zalig, de bandenboeren draaien prima en hoeven geen extra sponsoring. Veel leuker zijn de tussensprints, waarbij het zaak is om de anticiperende blik verder dan normaal vooruit te werpen. Bij ecotempo 80 trappen we het gas in, dit keer wat dieper dan zojuist: de toerenteller schiet naar de 7.000 toeren en in absurd tempo schiet de C vooruit. De M156 is - in gewijzigde vorm - in de SLS de sterkste atmosferische motor ter wereld. Maar die betiteling doet 'm eigenlijk geen recht, je moet 'm gehoord hebben bij 7.000 toeren per minuut. The hardest working engine in showbusiness. De acceleratie is dan zo groot dat brildragers tegen de onderrand van hun montuur kijken omdat het hoofd zo sterk achterover gekanteld wordt. De snelheidsmeter schiet met stappen van 20 km/u omhoog terwijl de toerentellernaald continu het rode gebied kust. Tijdsmetingen en acceleratiecijfers doen er niet toe - tegen de tijd dat de perceptie is ingesteld op het tempo staat de snelheidsmeter droogjes 250 aan te wijzen.

De snelweg die bij 120 km/u zo vlak lijkt als een biljartlaken blijkt bij het dubbele tempo best veel oneffenheden te hebben. In het stuurwiel is te voelen dat de voorbanden niet happy zijn, ondanks de downforce begint de voortrein heel lichtjes te zoeken. Bij het vieren van het gaspedaal valt op dat de C 63 AMG CoupÃ© minder snel dan verwacht snelheid verliest, de vruchten van een Cw waarde van 0,26. Zodra de snelheid gedaald is tot 160 herhalen we de sprint nogmaals, dit keer schakelend met de flippers achter het stuur. Het is fijn dat je als bestuurder kunt ingrijpen in de schakelacties, maar de speedshift doet zijn naam in de manuele modus geen eer aan. Het elektronische brein neemt vrij uitgebreid de tijd om het commando van de schakelflipper om te zetten in een schakelactie. In de automatische standen schakelt 'ie een stuk prettiger, en in de S en S+ met een lekker toefje tussengas.



Voor rijkunstenars

De C 63 AMG CoupÃ© is een heerlijke ongeunstelde auto. Het onderstel en de aandrijflijn zijn verregaand vrij van digitale bemoeienis, het enige waar je als bestuurder via elektronische omweg invloed op hebt zijn de schakelkarakteristiek en het ESP. Geen instelbare dempers, gasrespons, besturing of whatsoever. 487 pk en 600Nm voorin, aandrijving achter. Met je eigen gezonde verstand kun je bedenken wat wel of niet verstandig is om te doen. De C63 maakt je rijkunsten niet mooier dan ze zijn: een overdosis gas of een verkeerd ingeschatte bocht zorgen niet louter voor remsporen op de weg. Als bestuurder ben je op je eigen kunnen aangewezen en maximaal bij het rijden betrokken. Iedereen met een rijbewijs B kan hard met de CoupÃ©, maar hij heeft vooral de veeleisende en hardcore circuitfanatici heel veel te bieden. En het fijne is dat iedereen met een goed gehoor daar van mee kan genieten. Gut gemacht, daar in Affalterbach!

Mercedes-Benz C 63 AMG CoupÃ©

Plus

- + Acceleratievermogen
- + Geluid
- + Onverdund rijplezier

Min

- Dure opties op hoge basisprijs
- Vertraging schakelacties in handmatige modus
- 1 op 8 op zijn zuinigst