

Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell

Presse-Information

12. Oktober 2009

Inhalt	Seite
<u>Kurzfassung</u>	
High-Performance-Kombi mit Traumdaten	2
<u>Langfassung</u>	
Motor Kraftvoller V8-Hochdrehzahl Saugmotor mit reduziertem Kraftstoffverbrauch	11
Kraftübertragung Exklusiver Fahrspaß dank AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe	17
Fahrwerk und Bremsanlage Innovative Neuentwicklungen für höchste Fahrdynamik	21
Design und Ausstattung Souveränität mit betont sportlichem Charakter	27
Technische Daten	32

High-Performance-Kombi mit Traumdaten

Frankfurt/Main – Pole Position für das neue E 63 AMG T-Modell: Der High-Performance-Kombi leistet 386 kW/525 PS, beschleunigt in 4,6 Sekunden von Null auf 100 km/h, bietet ein maximales Kofferraumvolumen von 1950 Litern – und das bei einem vergleichsweise niedrigen Verbrauch von 12,8 Litern je 100 km (kombiniert, vorläufige Angaben). Mit diesen Traumdaten steht das neue E 63 AMG T-Modell für eine außergewöhnliche Kombination aus Fahrdynamik, großem Nutzwert und hoher Effizienz.

Das Topmodell der E-Klasse präsentiert sich nicht nur mit eigenständigem Design, sondern auch mit komplett neu entwickeltem AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk inklusive elektronisch geregelter Dämpfung und neuer Vorderachse. Erstmals ist für das E 63 AMG T-Modell eine Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage lieferbar. Die einzigartige Kombination wegweisender Fahrer-Assistenzsysteme hebt die aktive und passive Sicherheit in dieser Fahrzeugklasse auf ein neues Niveau.

Größter Kofferraum und geringster Verbrauch – das E 63 AMG T-Modell setzt neue Maßstäbe. Mit einem Gepäckraumvolumen von 695 bis 1950 Litern und einem Kraftstoffverbrauch von 12,8 Litern Super plus auf 100 Kilometer (NEFZ gesamt) steht der neue High-Performance-Kombi von AMG auf der Pole Position. Kein Wettbewerber bietet diese außergewöhnliche Kombination aus Leistung, Nutzwert und Effizienz. Der AMG 6,3-Liter-V8-Motor mit 386 kW/525 PS leistet 8 kW/11 PS mehr als im Vorgängermodell, unterbietet dabei aber dessen Verbrauchswerte um nahezu zwölf Prozent.

Diese Verbesserung konnte durch ein ganzes Bündel an effizienzsteigernden Maßnahmen erreicht werden. Die bedarfsgerechte Kraftstoffversorgung und das Generatormanagement mit Rekuperation der Bremsenergie im Schubbetrieb tragen ebenso zur Verbrauchseinsparung bei wie das AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe: Anstelle des üblichen Drehmomentwandlers kommt eine

nasse Anfahrkupplung im Ölbad zum Einsatz, zudem sorgt das verbrauchsoptimierte Fahrprogramm „Controlled Efficiency“ mithilfe bewusst früher Hochschaltvorgänge für möglichst niedrige Motordrehzahlen.

Seite 3

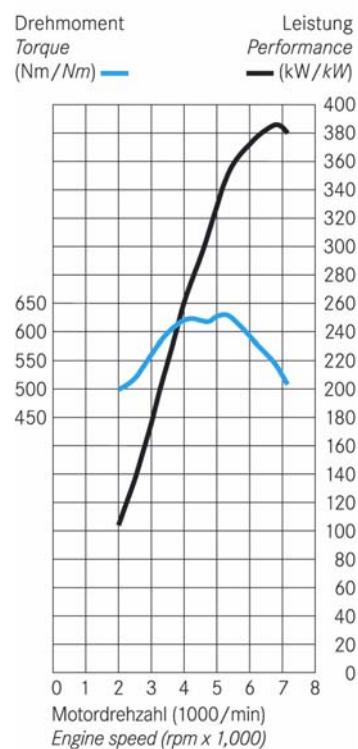
Fahrdynamik und Komfort – das E 63 AMG T-Modell beherrscht beides

Das neue E 63 AMG T-Modell fasziniert durch zwei grundverschiedene Charakterzüge: Es beherrscht die ruhige Fortbewegung eines langstreckentauglichen Business-Kombis ebenso perfekt wie die hochdynamische Fahrt auf der Rennstrecke. Der AMG Hochdrehzahl-Saugmotor mit 6208 Kubikzentimeter Hubraum und 630 Newtonmetern Drehmoment überzeugt durch agiles Ansprechverhalten, kräftigen Durchzug und enorme Drehfreude. Das E 63 AMG T-Modell erreicht Tempo 100 nach nur 4,6 Sekunden; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h (elektronisch abgeregelt). Der neu komponierte V8-Sound begeistert auf jedem Kilometer, dabei garantiert der schwingungsarme Motorlauf Mercedes-typischen Komfort. Eine neu konzipierte Wasserkühlung stellt maximale Standfestigkeit auch bei hoher Belastung sicher.

	Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell*
Zylinderanordnung/ Ventile pro Zylinder	V8 4
Hubraum	6208 cm ³
Bohrung x Hub	102,2 x 94,6 mm
Leistung	386 kW/525 PS bei 6800/min
Max. Drehmoment	630 Nm bei 5200/min
Kraftstoffverbrauch nach NEFZ gesamt	12,8 l/100 km
CO₂-Emission	299 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h**

* vorläufige Angaben; ** elektronisch begrenzt

**Mercedes-Benz E 63 AMG
Leistungsdiagramm
Power Output Graph**



Das AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe erfüllt die unterschiedlichsten Anforderungen des Fahrers: Die vier Fahrprogramme „C“ (Controlled Efficiency), „S“ (Sport), „S+“ (Sport Plus) sowie „M“ (Manuell) lassen sich über einen elektronischen Drehschalter in der AMG DRIVE UNIT einstellen. Im verbrauchs-optimierten Fahrprogramm Controlled Efficiency schaltet das Getriebe betont sanft, und die Getriebesteuerung wählt bewusst frühe Hochschaltvorgänge, um die Motordrehzahl möglichst niedrig zu halten.

In den Modi Sport Plus und Manuell ermöglicht das 7-Gang-Sportgetriebe hingegen Schaltvorgänge in 100 Millisekunden. Beim Schaltvorgang unter Volllast führt die partielle Ausblendung von einzelnen Zylindern durch die kurzzeitige Deaktivierung von Zündung und Einspritzung zu deutlich schnelleren Schaltzeiten. Schnelle und spontane Mehrfachrückschaltungen sorgen ebenso für einen äußerst agilen Charakter wie die Zwischengasfunktion und die RACE START-Funktion: Sie erlaubt dem Fahrer des E 63 AMG, das maximale Beschleunigungspotenzial automatisch abzurufen.

Ebenso wie Motor und Kraftübertragung überzeugt das neu entwickelte AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk durch höchste Individualität. Ausgeprägte Fahrdynamik und Mercedes-typische Langstreckentauglichkeit gehen im E 63 AMG T-Modell eine optimale Synthese ein. Während an der Vorderachse neue Stahlfederbeine zum Einsatz kommen, sind an der Hinterachse AMG-spezifische Luftfedern montiert. Vorteil dieser Lösung: Die vorderen Stahlfedern sorgen für ein feinfühligeres Ansprechverhalten, während die hinteren Luftfederbeine dank automatischer Niveauregulierung die Fahrzeughöhe unabhängig von der Beladung konstant halten.

Ein neues, elektronisch geregeltes Dämpfungssystem variiert je nach Fahrsituation automatisch die Dämpferkennung und reduziert die Wankwinkel der Karosserie. Das Resultat: Ein blitzschneller Wechsel zwischen hohem Fahrkomfort und größtmöglicher Agilität. Zusätzlich kann der Fahrer per Knopfdruck zwischen den drei Fahrwerkmodi Comfort, Sport und Sport Plus wählen. Außerdem verfügt das E 63 AMG T-Modell über eine neu entwickelte, eigenständige Vorderachse mit 45 Millimetern größerer Spurweite, Rohrstabilisator, neuen Querstreben, neuer Elastokinematik und neuen Radträgern für mehr negativen Radsturz – und bietet somit mehr Grip bei schneller Kurvenfahrt. Diese aufwendige Achskonstruktion bewährt sich prinzipiell bereits im C 63 AMG T-Modell. Für höhere Stabilität im Grenzbereich sorgt die Hinterachse; sie verfügt ebenfalls über mehr negativen Sturz, über eine optimierte Elastokinematik und über ein neues Fahrschemelager.

Ein direkteres Lenkgefühl vermittelt die neu entwickelte Zahnstangen-Servolenkung mit Parameterfunktion. Die Lenkübersetzung im Verhältnis 14 : 1 ist um 22 Prozent direkter als bei der Serie, weiterhin sorgen die versteifte Lenksäule sowie die neu abgestimmte Kennlinie der geschwindigkeitsabhängigen Servounterstützung für mehr Lenkpräzision und einen besseren Fahrbahnkontakt.

Das vom SL 63 AMG und C 63 AMG bekannte 3-Stufen-ESP® ermöglicht individuelle Einstellmöglichkeiten – und damit ein klares Plus an Fahrspaß. Über den ESP®-Taster in der AMG DRIVE UNIT kann der Fahrer zwischen den Stufen „ESP ON“, „ESP SPORT“ und „ESP OFF“ wählen – den jeweils aktivierten Zustand zeigt das Zentral-Display im Kombi-Instrument an. Perfekte Verzögerung auch bei betont dynamischer Fahrt bietet die AMG Hochleistungs-Bremsanlage mit rund um 360 Millimeter großen, innen belüfteten und gelochten Brems scheiben. An der Vorderachse kommt die besonders belastbare, motorsport erprobte Verbund-Technologie zum Einsatz. Eine noch bessere Brems-Performance und eine höhere Lebensdauer ermöglicht die neu entwickelte, optionale Hochleistungs-Keramik-Verbundbremsanlage mit größer dimensionierten Brems scheiben. Die Keramik-Brems scheiben verfügen aufgrund ihres höheren Härtegrades über eine noch höhere Temperatursicherheit und bestechen durch ihr um rund 40 Prozent niedrigeres Gewicht. Die reduzierten ungefederten Massen führen speziell in schnellen Autobahnkurven zu einem noch agileren Handling.

Für optimalen Grip sorgen die Reifen der Dimension 255/40 R 18 vorn und 285/35 R 18 hinten auf Titangrau lackierten und glanzgedrehten AMG 18-Zoll-Fünfspeichen-Leichtmetallrädern in 9 bzw. 9,5 Zoll Breite. Auf Wunsch sind auch AMG 19-Zoll-Leichtmetallräder in leichter Schmiedetechnologie mit Bereifung 255/35 R 19 vorn und 285/30 R 19 hinten lieferbar.

Die neu entwickelte Vorderachse mit größerer Spurweite erfordert um 17 Millimeter verbreiterte Kotflügel. Der formschön darin integrierte „6.3 AMG“-Schriftzug signalisiert dem Kenner die Ausnahmestellung des High-Performance-Kombis. Zum AMG Styling gehört auch eine Frontschürze mit großen Kühllufteinlässen, seitlichen Luftaustrittsöffnungen und dem AMG-spezifischen Tagfahrlicht mit LED-Leuchten. In Verbindung mit der Wunschausstattung Intelligent Light System (ILS) verfügt das E 63 AMG T-Modell über abgedunkelte Frontscheinwerfer. Einen markanten Auftritt garantieren überdies die Seitenschwellerverkleidungen und die Heckschürze mit schwarzem Einsatz. Beide Designelemente verbinden sich gekonnt mit der schwungvollen Linie über den hinteren Radhäusern, die der körperbetonten, muskulösen Form des Heckkotflügels eine klare Kontur gibt. Zur Serienausstattung zählen die Heckleuchten und Blinklichter in besonders schneller LED-Technik. Für einen bleibenden Eindruck – optisch wie akustisch – sorgt die Sport-Abgasanlage mit zwei verchromten, neu gestalteten Doppelendrohren.

Kofferraum mit größtem Volumen und hoher Funktionalität

Dank des um 20 Millimeter vergrößerten Radstandes bietet das E 63 AMG T-Modell nicht nur mehr Fahrkomfort, sondern auch ein größeres Raumangebot und Kofferraumvolumen als das Vorgängermodell. Mit einem Fassungsvermögen von 695 bis 1950 Litern ist der Gepäckraum nicht nur größer als zuvor, sondern auch gegenüber den Wettbewerbern führend in Bezug auf die wichtigsten Laderaumabmessungen und das Laderaumvolumen. Mit seiner hohen Funktionalität eröffnet er zahlreiche Möglichkeiten beim Transport von Sportgeräten, Urlaubsgepäck oder hochwertigen Designermöbeln.

Zur Serienausstattung des E 63 AMG T-Modells zählen wesentliche Komponenten des EASY-PACK-Systems wie der Faltladeboden mit zwei Ladeebenen und Klappbox, die Laderaumabdeckung, der Quickfold zum einfachen Umklappen der im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilten Fondsitzelehne sowie die EASY-PACK-Heckklappe, die ein elektrisches Öffnen und Schließen ermöglicht.

Das neu gestaltete Interieur des High-Performance-Kombis fasziniert durch hochwertige Materialien und funktionelle Sportlichkeit. Exklusive Ausstattungsdetails sind die eigenständigen, elektrisch verstellbaren Sportsitze mit optimiertem Seitenhalt sowie das Sportlenkrad im Vierspeichendesign mit Aluminium-Schaltpaddles. Die AMG DRIVE UNIT bietet Einstellmöglichkeiten für das MCT-Sportgetriebe, das 3-Stufen-ESP[®], das Fahrwerksetup und das AMG Programm. Völlig neu zur DRIVE UNIT hinzugekommen ist der E-SELECT-Wählhebel in der Mittelkonsole. Der Fahrer kann auf kürzestem Weg durch Antippen via Drive-by-Wire zwischen R, N und D wechseln, die Parksperre P ist bequem über einen Knopf bedienbar. Serienmäßig sind auch die feine Lederpolsterung in drei verschiedenen Farbtönen, das Kombi-Instrument mit AMG Hauptmenü und AMG RACETIMER sowie die Einstiegsleisten mit AMG Schriftzug und die Sportpedale – beides aus gebürstetem Edelstahl.

Ab Werk sind auch Sonderausstattungen aus dem AMG *Performance Studio* lieferbar:

- AMG 19-Zoll-Leichtmetallräder in leichter Schmiedetechnologie, mit Bereifung 255/35 R 19 vorn und 285/30 R 19 hinten
- AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage
- Bremssättel, rot lackiert
- Hinterachs-Sperrdifferenzial mit 40 Prozent Sperrwirkung
- AMG Performance-Lenkrad im Dreispeichen-Design mit Alcantara-Einsätzen im Griffbereich
- AMG Zierteile Carbon
- AMG Einstiegsleisten, beleuchtet
- AMG Driver's Package (Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h, Teilnahme an einem Fahrertraining der AMG Driving Academy)
- AMG Fußmatten

Als weitere Wunschausstattungen stehen unter anderem zur Wahl:

Seite 9

- AMG Exklusiv-Paket: Polsterung in Nappaleder der Sitze, des Instrumententafel-Oberteils, der Bordkanten, der Armauflagen an den Türen sowie der Mittelkonsole und Türmittelfelder. Innenhimmel mit Sonnenblenden sowie A-, B-, C- und D-Säulen in Alcantara, AMG Fußmatten
- COMAND APS
- designo-Programm: elf Farbtöne, darunter drei neue Mattlacke sowie neun Leder-Polsterungen und drei Zierteile
- EASY-PACK-Ladegutschienen für eine sichere Befestigung von Ladegut inkl. EASY-PACK-Ladekantenschutz
- Fahrassistenz-Paket
- KEYLESS-GO-Paket
- Media Interface
- Rückfahrkamera für PARKTRONIC
- Surround-Soundsystem

Aktive und passive Sicherheit auf neuem Niveau

Wie die E 63 AMG Limousine erfüllt das neue T-Modell von AMG höchste Erwartungen hinsichtlich aktiver und passiver Sicherheit. Zur Serienausstattung zählen die neue Müdigkeitsdetektion ATTENTION ASSIST, das einzigartige präventive Insassenschutzsystem PRE-SAFE[®], sieben Airbags und crashaktive NECK-PRO-Kopfstützen. Die Sicherheitsausstattung lässt sich auf Wunsch mit dem Spurhalte- und Totwinkel-Assistenten, der PRE-SAFE[®]-Bremsfunktion mit automatischer Vollbremsfunktion, dem adaptiven Fernlicht-Assistenten, dem Nachtsicht-Assistenten und dem Geschwindigkeitslimit-Assistenten auf ein in dieser Fahrzeugklasse bislang ungekanntes Niveau steigern.

Das neue E 63 AMG T-Modell feiert seine Markteinführung im Februar 2010,
der Verkaufspreis beträgt 108.409 EUR (inkl. 19 % MwSt.).

Seite 10

Ansprechpartner:

Pietro Zollino, Produktkommunikation,
Tel. +49 711 17-75855, E-Mail: pietro.zollino@daimler.com

Johannes Riegsinger, Öffentlichkeitsarbeit Mercedes-AMG,
Tel. +49 7144 302-581, E-Mail: johannes.rieksinger@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:
www.media.daimler.com

Kraftvoller V8-Hochdrehzahl-Saugmotor mit reduziertem Kraftstoffverbrauch

- **386 kW/525 PS Leistung und 630 Newtonmeter Drehmoment**
- **Kraftvolle Leistungsentfaltung und hohe Durchzugskraft**
- **Vorläufiger Kraftstoffverbrauch von 12,8 Litern auf 100 Kilometer**
- **Hightech aus dem Motorsport bei der Konstruktion**
- **Charakteristischer AMG V8-Sound als typisches Markenzeichen**

Der AMG 6,3-Liter-V8-Motor des neuen E 63 AMG T-Modells zählt mit einer Höchstleistung von 386 kW/525 PS aus 6208 Kubikzentimeter Hubraum zu den leistungsstärksten serienmäßigen Achtzylinder-Saugmotoren weltweit. Die Nenn-drehzahl von 6800/min sowie die maximale Drehzahl von 7200 Umdrehungen weisen ihn als Hochdrehzahlmotor aus. Aber auch seine enorme Durchzugskraft kann überzeugen: Mit 630 Newtonmetern bei 5200/min bietet der AMG-V8 mehr Drehmoment als alle anderen Saugmotoren dieser Hubraum- und Leistungsklasse. Kräftiger Durchzug bei niedrigen Drehzahlen, spontanes Ansprechverhalten und begeisternde Drehfreude sind die Stärken des 2005 präsentierten AMG 6,3-Liter-V8-Motors.

Mit einem Kraftstoffverbrauch von 12,8 Litern auf 100 Kilometer unterbietet das E 63 AMG T-Modell seinen Vorgänger trotz 8 kW/11 PS Mehrleistung um 1,7 l/ 100 km oder 12 Prozent. Damit nimmt der High-Performance-Kombi im Wettbewerbsumfeld eine Spitzenposition ein. Diese signifikante Verbrauchsreduzierung ermöglicht ein ganzes Bündel innovativer Maßnahmen: So zählt beim E 63 AMG T-Modell das Generatormanagement mit Rekuperation der Bremsenergie zur Serienausstattung. Auch die elektronisch geregelte Kraftstoffversorgung, die reibungsoptimierte LDS-Beschichtung der Zylinderlaufbahnen sowie das AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe mit verbrauchsoptimiertem Getriebe-Fahrprogramm Controlled Efficiency und nasser Anfahrkupplung, die den Drehmomentwandler ersetzt (siehe Seite 16), helfen entscheidend bei der Effizienz.

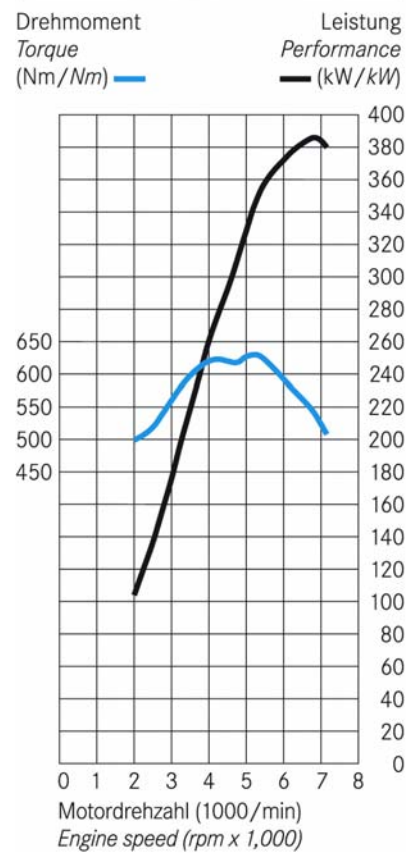
Die wichtigsten Daten im Überblick:

Seite 12

	Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell
Zylinderanordnung	V8
Zylinderwinkel	90°
Ventile pro Zylinder	4
Hubraum	6208 cm ³
Bohrung x Hub	102,2 x 94,6 mm
Zylinderabstand	109 mm
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1
Leistung	386 kW/525 PS bei 6800/min
Leistung pro Liter	62,2/84,6 kW/PS
Max. Drehmoment	630 Nm bei 5200/min
Drehmoment pro Liter	101,5 Nm
Maximaldrehzahl	7200/min
Motorgewicht (trocken)	199 kg
Kraftstoffverbrauch nach NEFZ gesamt	12,8 l/100 km
CO ₂ -Emission	299 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h*

* elektronisch begrenzt

Mercedes-Benz E 63 AMG
Leistungsdiagramm
Power Output Graph



Rekuperation: Energiegewinn beim Bremsvorgang

Seite 13

Beim Generatormanagement wird in jeder Schubphase des Motors und beim Bremsen kinetische Energie zum Laden der Batterie genutzt und nicht wie sonst üblich nutzlos in Wärme umgewandelt. Diese sogenannte Rekuperation unterstützt den Fahrer nicht nur beim Bremsvorgang, sondern hilft auch, die Bremsenergie in elektrische Energie umzuwandeln. Im umgekehrten Fall wird der Generator beim Beschleunigen lastfrei geschaltet und entlastet den Motor. Dies spart Kraftstoff: Rund 0,15 Liter auf 100 Kilometer nach NEFZ-Norm und bis zu 0,2 l/100 km im Stadtverkehr mit häufigen Schub- und Bremsphasen.

Die von AMG exklusiv eingesetzte LDS-Beschichtung der Zylinderlaufbahnen (Lichtbogen-Draht-Spritzen) sorgt für höchste Reibungsoptimierung und senkt damit ebenfalls den Kraftstoffverbrauch. In gleicher Weise wirkt die elektronisch geregelte Kraftstoffversorgung: Je nach Leistungswunsch und Außentemperatur wird der bedarfsgeregelte Kraftstoffdruck von 3,6 bis 4,5 bar blitzschnell angepasst. Den Befehl vom Fahrpedal setzt die Motorelektronik binnen Millisekunden in eine entsprechende Solldruckvorgabe um. Diese Regelung garantiert zudem ein schnelles Ansprechverhalten und ein sportliches Schubverhalten in allen Last- und Drehzahlbereichen.



**Technik-Transfer aus dem Motorsport:
Der AMG 6,3-Liter-V8-Motor**

Typisch für AMG ist die eng an den Motorsport angelehnte Konstruktion des AMG 6,3-Liter-V8-Motors. Wie bei reinrassigen Rennmotoren üblich, haben sich die Ingenieure von AMG beim Vollaluminium-Kurbelgehäuse des Achtzylinders für die sogenannte in Closed-Deck-Bauweise entschieden. Zur Realisierung eines besonders torsionssteifen Kurbelgehäuses ist das Gehäuseunterteil als Bedplate ausgeführt. Damit ergibt sich eine sehr steife Lagergasse für die Kurbelwelle, die problemlos hohe Verbrennungsdrücke verkraftet und Strömungsverluste im Kurbelraum reduziert. Der dadurch verbesserte mechanische Wirkungsgrad hilft bei der Absenkung des Kraftstoffverbrauchs. Ein im Bedplate integrierter Ölhobel reduziert die Schaumbildung des Motoröls.

Die auf höchste Belastungen ausgelegte Kurbelwelle ist feingewuchtet, besteht aus geschmiedetem Stahl der hochwertigen Legierung 42CrMo4V, dreht sich in fünf Kurbelwellenlagern und verfügt über sechs Gegengewichte für perfekten Massenausgleich. Verdrehsteifigkeit, Dauergestaltfestigkeit und Massenträgheit genügen ebenfalls höchsten Ansprüchen. Je zwei Leichtbaupleuel sitzen an einem der vier Hubzapfen, die Pleuel selbst sind als geschmiedete Crack-Pleuel ausgeführt. Das bedeutet, dass eine Sollbruchstelle mittels Laserstrahl höchste Präzision beim Fertigungsprozess ermöglicht. Durch mechanische Bearbeitung werden zudem engste Gewichtstoleranzen zwischen den einzelnen acht Pleueln sichergestellt. Das gleiche Prinzip wird auch bei den gegossenen Leichtbaukolben angewandt. Sie bestehen aus einer dauer- und hochwarmfesten Legierung. Für eine bestmögliche Kühlung der hoch belasteten Kolbenböden sind druckgesteuerte Ölspritzdüsen im Kurbelgehäuse montiert.

Schaltsaugrohr mit zwei innen liegenden Drosselklappen

Eine perfekte Zylinderfüllung garantiert das strömungsgünstige Ansaugsystem mit großen Querschnitten und das aus Magnesium gefertigte Schaltsaugrohr mit zwei integrierten Drosselklappen. Es hat die Aufgabe, bei niedrigen Drehzahlen über lange Luftwege einen fülligen Drehmomentverlauf zu ermöglichen. Bei höheren Drehzahlen schaltet das Saugrohr dann im Sinne einer hohen Spitzenleistung auf

kurze Ansaugwege um. Nur 100 Millisekunden dauert die maximale Öffnung der beiden Drosselklappen bei Vollgas – für den Fahrer erlebbar durch das äußerst agile Ansprechverhalten. Seite 15

Steifer Ventiltrieb, vier oben liegende Nockenwellen

Die 32 Ventile in den Zylinderköpfen werden mit Tassenstößeln betätigt. Ihre platz sparende Bauweise erlaubt einen steifen Ventiltrieb und damit hohe Drehzahlen bei gleichzeitig großen Ventilöffnungsquerschnitten, wovon die Leistungs- und Drehmomentausbeute profitieren. Die groß dimensionierten Einlassventile haben einen Durchmesser von 40 Millimetern, ihre Pendanten auf der Auslassseite messen 34 Millimeter.

Alle vier oben liegenden Nockenwellen verfügen über eine stufenlose und variable Betätigung im Bereich von 42 Grad. Die Verstellung der Nockenwellen auf der Ein- und Auslassseite geschieht last- und drehzahlabhängig und ermöglicht neben höchsten Leistungs- und Drehmomentwerten auch einen stabilen Leerlauf sowie vor allem geringe Abgaswerte. Je nach Drehzahl kann die Ventilüberschneidung im Sinne einer optimalen Versorgung der Brennräume mit Gemisch und einem bestmöglichen Abtransport der Abgase variiert werden. Den Antrieb übernehmen eine Doppelrollenkette und miteinander verspannte Zahnradpaare.

Motor Kühlung aufwendig gelöst

Für die Ölkühlung des Motors ist eine leistungsfähige Ölpumpe im Einsatz. Die Motorwasserkühlung erfolgt – wie bei reinrassigen Rennmotoren auch – nach dem aufwendigen Querstromprinzip. Im Sinne einer optimalen innermotorischen Reibung und der Kraftstoffersparnis wird zudem die Temperatur des Kühlwassers variabel gesteuert. Das leichte, kompakte und leistungsfähige, hinter den großen Öffnungen der AMG Frontschürze angeordnete Kühlmodul für Wasser-, Motor-, Getriebe- und Servolenkungsöl garantiert unkritische Betriebstemperaturen – selbst unter härtester Belastung beim Rennstreckeneinsatz. Die heiße Luft vom Sauglüfter der Motorölkühlung entweicht über die seitlichen Öffnungen in der Frontschürze.

Der neu komponierte AMG V8-Sound erfüllt alle Erwartungen an einen leistungsstarken High-Performance-Kombi: Kraftvoller Motorklang beim Beschleunigen und gleichzeitig zurückhaltender Lauf beim gleichmäßigen Dahingleiten für Mercedes-typische Langstreckentauglichkeit. Diesen Zielkonflikt haben die AMG Experten mit einer neu entwickelten Sport-Abgasanlage gelöst; sie verfügt über sorgfältig aufeinander abgestimmte Rohrquerschnitte und zwei verchromte, neu gestaltete Doppelendrohre.

Mit Hilfe wirkungsvoller Abgastechnologie erfüllt das E 63 AMG T-Modell die aktuellen EU-5-Abgasgrenzwerte und sämtliche Anforderungen des US-Marktes (LEV-II-Standard, On-Board-Diagnose II und Lambdasonden-Diagnose).

Motorproduktion in traditioneller Handarbeit

Die Montage des AMG 6,3-Liter-V8-Motors erfolgt traditionell in Handarbeit. In der 2002 eröffneten AMG Motorenmanufaktur fertigt jeweils ein hoch qualifizierter Techniker nach der Philosophie „Ein Mann, ein Motor“ ein Achtzylinder-Triebwerk unter Einhaltung strengster Qualitätsstandards. Als Beweis höchster Sorgfalt dient dabei seine Unterschrift auf der charakteristischen AMG Motorplakette. Die Produktion dauert rund drei Stunden.

Bei den renommierten „International Engine of the Year Awards 2009“ wurde der AMG 6,3-Liter-V8-Motor gleich zweimal als bestes Triebwerk ausgezeichnet. In den Klassen „Best Performance Engine“ und „Above 4 litres“ kam der Hochdrehzahl-Saugmotor jeweils mit großem Abstand auf den ersten Platz.

Exklusiver Fahrspaß dank AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe

- **Sieben Gänge und vier Fahrprogramme**
- **Zwischengas- und RACE START-Funktion für puren Fahrspaß**
- **Nasse Anfahrkupplung ersetzt Drehmomentwandler**
- **Verbrauchsreduzierung durch neues „C“-Fahrprogramm**

Hinter der Bezeichnung AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe verbirgt sich eine innovative Kraftübertragung, die ihr Debüt 2008 im High-Performance-Roadster SL 63 AMG feierte. Sie kombiniert die sportliche, direkte und agile Rückmeldung eines manuellen Getriebes mit dem maximalen Komfort einer Automatik. Ausgestattet mit sieben Gängen, vier Fahrprogrammen, einer Zwischengas- sowie einer RACE START-Funktion überzeugt das 7-Gang-Sportgetriebe mit hoher Variabilität. MCT steht für Multi-Clutch Technology und weist darauf hin, dass ausschließlich Kupplungselemente den Gangwechsel übernehmen.

Den herkömmlichen Drehmomentwandler ersetzt eine nasse Anfahrkupplung, die im Ölbad läuft. Dank ihrer geringen rotatorischen Massenträgheit agiert das Getriebe äußerst spontan, dynamisch und ohne die wandlertypischen Verluste – und hilft somit Kraftstoff zu sparen. Zusätzlich überzeugt das AMG Sportgetriebe durch sein geringes Gewicht von nur 80 Kilogramm. Möglich macht dies der Einsatz des Leichtbauwerkstoffs Magnesium beim Getriebegehäuse. Für die wirkungsvolle Entkoppelung von Schwingungen ist ein neuer zweistufiger Torsionsdämpfer verantwortlich – davon profitiert der Komforteindruck der Passagiere.

Verbrauchsoptimiertes Fahrprogramm „C“ (Controlled Efficiency)

Bei der Entwicklung des E 63 AMG T-Modells haben die AMG Ingenieure besonderen Wert auf das neue Fahrprogramm „C“ (Controlled Efficiency) gelegt. Im Fokus standen möglichst niedrige Drehzahlen und wenige Schaltvorgänge in sämtlichen Fahrsituationen. Beim Anfahren in „C“ wählt das MCT-Getriebe stets

den zweiten Gang und schaltet bei entsprechender Fahrweise betont früh in die nächsthöheren Gänge. So ist beispielsweise bei Tempo 60 bereits der sechste Gang eingelegt – davon profitiert nicht nur der Verbrauch, sondern auch die Geräuscentwicklung. Controlled Efficiency bedeutet aber auch komfortable Gangwechsel und eine „weich“ ausgelegte Gaspedalkennlinie für eine sanfte Fortbewegung.

Das leistungsfähige elektronische Steuergerät und der darin integrierte Prozessor mit 80 MHz Taktfrequenz garantieren gleichzeitig die spontanen Rückschaltvorgänge – etwa beim Annähern an eine Ampel oder wenn der Fahrer für ein dynamisches Beschleunigungsmanöver spontan Leistung benötigt.

Fahrprogramme „S“, „S+“ und „M“ für mehr Fahrspaß und Dynamik

Im Fahrprogramm „S“ (Sport) präsentieren sich Motor und Getriebe wesentlich agiler. Gaspedalbewegungen werden direkter in Vortrieb umgesetzt, dazu erfolgen die Rückschaltvorgänge spontaner. Die Gänge werden höher ausgedreht, zudem sind die Schaltvorgänge um rund 25 Prozent schneller als in „C“. Wird der Drehschalter in der AMG DRIVE UNIT eine Raste weiter nach rechts gedreht, steht das Fahrprogramm „S+“ zur Verfügung. Sport plus wechselt die Gänge nochmals um 25 Prozent schneller als in „S“. Das Gleiche gilt für den manuellen Schaltmodus „M“. In „S+“ und „M“ dauern die Schaltvorgänge unter Volllast nur noch 100 Millisekunden.

Zudem nimmt die Motorsteuerung in den Modi „S“, „S+“ und „M“ eine partielle Ausblendung der Zylinder vor: Über eine kurzzeitige und exakt definierte Rücknahme von Zündung und Einspritzung bei Volllast erfolgen somit noch schnellere Schaltvorgänge als zuvor. Reizvoller Nebeneffekt dieses blitzschnellen Vorgangs: ein äußerst emotionales Klangerlebnis.

Eine weitere Stärke des AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebes sind die besonders schnellen und spontanen Mehrfachrückschaltungen. So lässt sich beispielsweise per Kickdown direkt vom siebten in den vierten Gang oder vom fünften in den zweiten Gang wechseln. In den Fahrprogrammen Sport, Sport-plus

sowie Manuell ist die automatische Zwischengasfunktion aktiv. Jeder manuelle oder automatische Rückschaltvorgang wird von einer exakten Dosis Zwischengas begleitet – von „S“ über „S+“ bis hin zu „M“ in steigender Ausprägung. Davon profitiert aber nicht nur das emotionale Erlebnis des Fahrers: Der lastfreie Rückschaltvorgang minimiert die Lastwechselreaktionen, was sich speziell beim Anbremsen vor Kurven auf Rennstrecken überaus positiv auswirkt und auch die Fahrsicherheit bei Nässe und Glätte erhöht.

Im manuellen „M“-Programm profitiert der Fahrer zusätzlich von der hohen Durchzugskraft des V8-Motors, da ein automatisches Herunterschalten bei Vollast und Kick-down ausbleibt; das Getriebe hält zuverlässig den gewählten Gang. Zudem schaltet das AMG MCT-Sportgetriebe im manuellen Fahrprogramm beim Erreichen der Drehzahlgrenze nicht automatisch hoch. Im „M“-Modus zeigt das AMG Kombi-Instrument den aktuellen Gang an und weist den Fahrer kurz vor Erreichen des roten Bereichs auf den nötigen Schaltvorgang hin. Auf diese Weise kann der besonders sportlich orientierte Autofahrer das souveräne Leistungspotenzial noch besser ausnutzen. Beim Annähern an die Drehzahl-Untergrenze, also beispielsweise beim Abbremsen des Fahrzeugs, erfolgt ein automatischer Wechsel in den nächstkleineren Gang.

AMG DRIVE UNIT mit RACE START-Funktion

Zentrale Schaltstelle für das AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe und alle Fahrdynamikfunktionen ist die AMG DRIVE UNIT. Die Gänge lassen sich wahlweise am E-SELECT-Wählhebel oder an den Lenkrad-Schaltpaddles wechseln. Links neben dem Wählhebel befindet sich der elektronische Drehschalter für die Auswahl der vier Fahrprogramme inklusive Aktivierung der RACE START-Funktion. Darunter sind drei Taster für weitere Funktionen platziert: Der erste steuert die ESP®-Regelung, der zweite das AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk.

Der dritte Taster mit AMG Schriftzug dient zum Speichern des persönlichen Setups. Ein kurzer Druck auf den AMG Taster ruft die Konfigurationsmöglichkeiten auf, ein langer Druck dient der Einstellung des gewünschten Setups, was mit einem akustischen Signal bestätigt wird. Außerdem lässt sich durch einen Druck auf den Taster jederzeit das eingestellte Setup im Kombi-Instrument anzeigen.

Maximale Dynamik verspricht die RACE START-Funktion: Hierfür muss der Fahrer bei stehendem Fahrzeug die ESP®-Sportfunktion aktivieren und mit dem linken Fuß das Bremspedal betätigen. Nach vorgewählter RACE START-Logik am Drehschalter erfolgt eine Sicherheitsabfrage im AMG Zentral-Display. Nachdem der Fahrer durch einmaliges Ziehen am Schaltpaddle „Up“ eine Bestätigung für die RACE START-Funktion vorgenommen hat, genügt es, das Gaspedal ganz durchzutreten und die Bremse zu lösen. Die optimale Anfahrtdrehzahl wird vollautomatisch eingeregelt und das E 63 AMG T-Modell beschleunigt mit perfekter Traktion – auf Wunsch auch bis zur Höchstgeschwindigkeit. Der Fahrer braucht nicht manuell zu schalten, das AMG Getriebe wechselt die Gänge mithilfe kürzester Schaltzeiten.

Seite 20

Innovative Neuentwicklungen für höchste Fahrdynamik

- **Neu entwickelte Vorderachse mit 45 Millimetern Spurweite**
- **AMG RIDE CONTROL mit elektronischem Dämpfungssystem**
- **Neue Achskomponenten und direktere Lenkung**
- **AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage auf Wunsch**

Hohe Kurvengeschwindigkeiten, begeisternde Fahrdynamik und gleichzeitig Mercedes-typischer Langstreckenkomfort – auf dem Gebiet von Fahrwerk und Bremsanlage hat AMG innovative Systeme entwickelt, die dem neuen E 63 AMG T-Modell eine Spitzenposition im Segment der Hochleistungs-Kombis sichern.

Das aufwendige AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerk kombiniert eine Stahlfederung an der Vorderachse, während an der Hinterachse ein voll tragendes Luftfedersystem zum Einsatz kommt. Diese exklusive Lösung garantiert ein feinfühliges Ansprechverhalten der Federung vorne, während die Fahrzeughöhe hinten dank automatischer Niveauregulierung stets konstant bleibt – unabhängig von der Beladung. Von den anderen E-Klasse Varianten unterscheidet sich das AMG Topmodell zudem durch seine neu entwickelte Dreilenker-Vorderachse mit größerer Spurweite, sie wuchs gegenüber dem E 500 um 45 Millimeter. In Verbindung mit neuen Radträgern für mehr negativen Radsturz vorne ergibt sich ein deutliches Plus an Grip bei schneller Kurvenfahrt.

Ein weiteres Merkmal des AMG RIDE CONTROL-Sportfahrwerks ist das elektronisch geregelte Dämpfungssystem: Je nach Fahrsituation, -geschwindigkeit und Beladungszustand variiert das System blitzschnell die Dämpferkennung und reduziert die Wankwinkel der Karosserie. Für den Fahrer bedeutet dies ein blitzschnelles und stufenloses Anpassen zwischen größtmöglicher Agilität und optimalem Fahrkomfort – je nach Fahrstil und Streckenführung. Mittels entsprechendem Knopfdruck in der AMG DRIVE UNIT lässt sich die Dämpfung aber auch individuell

ändern. Ein Druck genügt, und die Elektronik wechselt von „Comfort“ auf „Sport“ oder „Sport plus“. Im Kombi-Instrument wird der jeweilige Modus angezeigt. Seite 22

„Comfort“ steht für sensibles Ansprechverhalten mit weicher Dämpfercharakteristik, in „Sport“ reagieren die Stoßdämpfer um durchschnittlich 40 Prozent straffer. „Sport plus“ empfiehlt sich für ambitionierte Runden auf einer Rundstrecke: Neben der höheren Dämpfungskraft verfügt dieser Modus über spezifische Regelalgorithmen, die für eine betont sportliche Fahrweise auf Strecken mit ebenem Fahrbahnbelag abgestimmt sind.

Elf Sensoren für elektronische Dämpferregelung

Die elektronische Dämpferregelung nutzt vier Sensoren zur permanenten Überwachung der Antriebs- und Bremsmomente sowie der Lenkwinkel und der Querschleunigung. Außerdem kommen vier Wegsensoren zur Ermittlung des Fahrzeugniveaus und zur Bestimmung der Bewegungsrichtung zum Einsatz. Drei Beschleunigungssensoren dienen der Erkennung der absoluten Aufbaubewegung. Eine leistungsfähige Steuerelektronik, die mit dem Motor- und Getriebesteuerggerät in permanentem Dialog steht, stellt die blitzschnelle Anpassung der Kräfte an den vier Stoßdämpfern sicher.

Neue Achskomponenten und direktere Lenkung

Ein weiterer Beleg für das aufwendig neu konzipierte AMG RIDE CONTROL Sportfahrwerk sind die hochwertigen Achskomponenten. Neue Achsschenkel, Querlenker, Zugstrebenlager sowie Kopflager an der Vorderachse garantieren mehr Stabilität und einen besseren Fahrbahnkontakt. Ein gewichtsoptimierter und dickerer Rohrstabilisator reduziert die Seitenneigung in schnell gefahrenen Wechselkurven. Auch die Hinterachse präsentiert sich im Sinne höherer Fahrstabilität deutlich überarbeitet: Neue Spurstangen, Zug- und Druckstreben sowie eine wesentlich steifere Lagerung des Fahrschemels, an dem die Hinterachse montiert ist, führen zu einer höheren Dynamik in Kurven. Außerdem erhöhen die AMG-

spezifische Kinematik und die neue Elastokinematik an beiden Achsen die Präzision bei der Kurvenfahrt spürbar – eine Lösung, die sich schon beim C 63 AMG bewährt hat.

Dazu passt die neu entwickelte Zahnstangen-Lenkung: Die um 22 Prozent direkter gewählte Lenkübersetzung (14 : 1) vermittelt zusammen mit der neu abgestimmten Kennlinie der geschwindigkeitsabhängigen Parameter-Servounterstützung ein agileres Kurvenhandling. Mehr Rückmeldung bei sämtlichen Fahr-situationen bewirkt die um 33 Prozent härtere Gummimischung der Hardyscheibe; sie sitzt zwischen Lenkspindel und Lenkungskupplung.

3-Stufen-ESP® mit Sport-Funktion wie beim SL 63 AMG

Ebenso konsequent auf die hohen fahrdynamischen Qualitäten des E 63 AMG T-Modells zugeschnitten, präsentiert sich das 3-Stufen-ESP®: Bekannt vom SL 63 AMG und C 63 AMG, erlaubt das Elektronische Stabilitäts-Programm drei individuelle Regelstrategien auf Knopfdruck: Über den ESP®-Taster in der AMG DRIVE UNIT kann der Fahrer zwischen den Stufen „ESP ON“, „ESP SPORT“ und „ESP OFF“ wählen – das Display im AMG Kombi-Instrument zeigt den jeweils aktivierten Zustand an. In „ESP ON“ erfolgt bei beginnendem instabilem Fahrzustand ein Bremseneingriff an einem oder mehreren Rädern sowie eine Rücknahme des Motormoments.

Wenn die ESP®-Taste kurz gedrückt wird, ist „ESP SPORT“ aktiv. In diesem Modus erlauben die Über- bzw. Untersteuereingriffe sowie die flankierenden Motormomenteneingriffe höhere fahrdynamische Zustände, so etwa entsprechende Driftwinkel – der Fahrer profitiert von deutlich mehr Fahrspaß. Beim Betätigen des Bremspedals steht ESP® wieder im vollen Umfang zur Verfügung. Ein langer Druck auf die ESP®-Taste aktiviert „ESP OFF“. Hier erfolgen keinerlei fahrdynamische Eingriffe mehr und das Motormoment wird generell nicht mehr reduziert – dafür der Fahrspaß weiter gesteigert. „ESP OFF“ sollte nur von versierten Fahrern auf abgesperrten Rennstrecken genutzt werden. Auch in diesem Modus stehen beim Betätigen des Bremspedals wieder alle Funktionen des ESP® zur Verfügung.

In allen drei ESP[®]-Modi ist die Traktionslogik aktiv. Bei beginnendem Durchdrehen eines Antriebsrades wird durch den gezielten Bremseneingriff nahezu die Wirkung eines mechanischen Sperrdifferenzials erzielt. Somit kann die Motorleistung noch besser auf die Straße übertragen werden. Seite 24

Neue AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage als Option

Wie von einem AMG High-Performance-Automobil erwartet, bietet auch das neue E 63 AMG T-Modell eine äußerst leistungsfähige Bremsanlage. An Vorder- und Hinterachse sind innen belüftete und perforierte Bremsscheiben im üppigen 360-Millimeter-Format montiert. Zur besseren Kompensation von Wärmespitzen sind die besonders belasteten Scheiben der Vorderachse in der motorsportertesten Verbundtechnik ausgeführt. Grau lackierte Bremssättel mit weißem AMG Schriftzug und Sechs-Kolben- (vorn) bzw. Vier-Kolben-Technik (hinten) sorgen für spontane und fadingresistente Verzögerung sowie kürzeste Bremswege.

Auf Wunsch ist eine völlig neu entwickelte AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage lieferbar – sofort erkennbar an den Bremssätteln mit „AMG Carbon Ceramic“-Logo. Durch die spezielle Werkstoff- und Produktionstechnik, bei der die Scheiben aus mit Kohlefasern verstärkter Keramik im Vakuum bei 1700 Grad Celsius gefertigt werden, bieten die Keramikscheiben einen weitaus höheren Härtegrad. Dies steigert nicht nur die Lebensdauer gegenüber einer Grauguss-scheibe um ein Vielfaches, sondern auch deren Unempfindlichkeit gegenüber höchster Belastung und Hitze. Das Ergebnis: Kürzeste Bremswege, präziser Druckpunkt und noch höhere Standfestigkeit auch bei extremen Einsatzbedingungen. Die abermals größer dimensionierten Keramikscheiben – vorn: 402 x 39 Millimeter; hinten: 360 x 32 Millimeter – sind ebenfalls in Verbundbauweise konzipiert und radial mit einem Aluminiumtopf verbunden.

Gegenüber den herkömmlichen Verbundbremsscheiben sind die Keramikbremsscheiben um insgesamt rund 40 Prozent leichter. Die nochmalige Reduzierung der ungefederten Massen steigert nicht nur Fahrdynamik und Agilität, sondern verbessert auch das Ansprechverhalten der Lenkung sowie den Abtastkomfort der Federung. An der Vorderachse kommen Sechskolben-Festsättel mit einer

Bremsbelagfläche von jeweils 2 x 154 cm² zum Einsatz, an der Hinterachse Vierkolben-Festsättel mit einer Bremsbelagfläche von je 2 x 73 cm².

Die Bremsendaten im Überblick:

	Verbund-Bremsanlage	Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage
Vorderachse:		
Bremssattel	6-Kolben-Aluminium-Festsattel	6-Kolben-Aluminium-Festsattel
Bremsscheibe	Verbundtechnik, innen belüftet, perforiert	Keramik-Verbundtechnik, innen belüftet, perforiert
Durchmesser	360 mm	402 mm
Dicke	36 mm	39 mm
Gewicht*	13,6 kg	7,9 kg
Hinterachse:		
Bremssattel	4-Kolben-Festsattel	4-Kolben-Festsattel
Bremsscheibe	Massiv, innen belüftet, perforiert	Keramik, Verbundtechnik, innen belüftet, perforiert
Durchmesser	360 mm	360 mm
Dicke	26 mm	32 mm
Gewicht*	11,1 kg	6,6 kg

* Gewicht der Bremsscheibe

Zahlreiche Funktionen der Hochleistungs-Bremsanlage erhöhen Komfort wie Sicherheit – sowohl bei der AMG Verbund-Bremsanlage als auch bei der AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage. So beispielsweise die praktische HOLD-Funktion: Wenn das E 63 AMG T-Modell zum Stillstand gekommen ist, muss der Fahrer das Bremspedal nur noch etwas stärker betätigen. Jetzt wird das Fahrzeug von der Bremse gehalten – auch wenn der Fuß vom Bremspedal genommen wird. Ein unbeabsichtigtes Anrollen im Stop-and-go-Verkehr oder ein ungewolltes Zurückrollen am Berg wird so verhindert. Beim Anfahren schaltet sich die HOLD-Funktion automatisch ab. Ein weiteres hilfreiches Feature ist die Berganfahrhilfe. Erkennt die Sensorik, dass der Fahrer an einer Steigung hält,

wird der Bremsdruck automatisch für eine kurze Zeit konstant gehalten. So kann das T-Modell nicht zurückrollen und der Fahrer hat genügend Zeit, den rechten Fuß vom Brems- auf das Gaspedal zu wechseln, ohne die Feststellbremse betätigen zu müssen.

Wechselt der Fahrer vor einer Notbremsung abrupt vom Gas- auf das Bremspedal, erhöht das Bremssystem den Druck in den Bremsleitungen und legt so die Beläge an die Bremscheiben an, die dann beim Tritt aufs Bremspedal sofort mit voller Kraft zupacken können. Durch dieses sogenannte Vorfüllen unterstützt das System den serienmäßigen Bremsassistenten. Zur weiteren Serienausstattung zählt die Trockenbremsfunktion, die bei Nässe mittels kurzer Brems-Impulse den Wasserfilm auf den Bremscheiben abstreift, dadurch verbessert sich das Ansprechverhalten der Bremse erheblich.

AMG Leichtmetallräder im 18- oder 19-Zoll-Format

Einen wesentlichen Beitrag zum dynamischen und stabilen Fahrverhalten des E 63 AMG T-Modells tragen die AMG Leichtmetallräder in 18 oder 19 Zoll Größe bei. Serienmäßig rollt der Kombi auf Titangrau lackierten und glanzgedrehten Fünfspeichenrädern im Format 9,0 x 18 bzw. 9,5 x 18 vorn und Reifen der Dimension 255/40 R 18 bzw. 285/35 R 18 hinten. Als Sonderausstattung aus dem AMG *Performance Studio* sind 19 Zoll AMG Leichtmetallräder in Schmiedetechnologie im Doppelspeichendesign in Titangrau lackiert und mit polierter Oberfläche mit Breitreifen der Dimension 255/35 R 19 (vorn) und 285/30 R 19 (hinten) lieferbar.

Souveränität mit betont sportlichem Charakter

- **AMG Styling für markentypische Dynamik**
- **AMG Leichtmetallräder in 18 oder 19 Zoll**
- **Sportliches und hochwertiges Innenraum-Ambiente**
- **AMG DRIVE UNIT für persönliches Setup**

Seine Rolle als leistungsstarkes Topmodell der E-Klasse spielt das neue Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell mit großer Souveränität. Das Exterieur-Design vermittelt Präsenz, Präzision und markentypische Dynamik. Im Interieur verbinden sich funktionelle Sportlichkeit, höchste Qualität und perfekter Businessclass-Komfort. Kurzum: Der High-Performance-Kombi wirkt sportlich, ohne aufdringlich zu sein. Dominant, maskulin, dynamisch – diese drei Attribute drängen sich dem Betrachter des E 63 AMG T-Modells spontan auf. Beim Blick auf die Frontpartie fallen die eigenständigen Kotflügel auf. Sie sind auf jeder Seite um 17 Millimeter breiter, um der neuen Vorderachse mit größerer Spurweite und den 255/40er-Vorderreifen Platz zu geben.

Die markante Frontschürze ist Bestandteil des charakteristischen AMG Stylings. Ein zentraler Lufteinlass und zwei seitliche Öffnungen dienen der effizienten Frischluftzufuhr des dahinter platzierten Kühlmoduls. Über die seitlichen Luftauslässe in der Frontschürze wird die heiße Luft von den Ölkühlern abgeführt. Ein weiterer Blickfang ist das AMG-spezifische Tagfahrlicht mit LED-Leuchten. In Verbindung mit der Wunschausstattung Intelligent Light System verfügt das E 63 AMG T-Modell über abgedunkelte Bi-Xenon-Frontscheinwerfer.

Seitlich fallen nicht nur die 18 Zoll bzw. 19 Zoll großen AMG Leichtmetallräder, sondern auch die formschön in die Kotflügel integrierten „6.3 AMG“-Schriftzüge auf; sie verweisen auf das leistungsstarke Achtzylinder-Kraftpaket unter der Haube. Die Seitenschwellerverkleidungen führen die Linie der Spoilerkanten an der Frontschürze spannungsvoll bis zur Heckschürze weiter – sie betont zudem die Breite: Die zwei neu gestalteten, verchromten Doppelendrohre der AMG Sport-

Abgasanlage, der charakteristisch schwarze Einsatz und die darüber liegende Lichtkante dienen als optische Anziehungspunkte an der kraftvollen Heckpartie.

Seite 28

Sportliches und hochwertiges Innenraum-Ambiente

Luxuriöse Qualität, hochwertige Materialien, perfekter Businessclass-Komfort verbunden mit einer deutlichen Portion Dynamik und Sportlichkeit – dafür steht das Interieur des E 63 AMG T-Modells. Eigenständige, neu entwickelte Sportsitze mit elektrischer Verstellung, Sitzheizung und AMG Plaketten empfangen Fahrer und Beifahrer. Sämtliche Sitzplätze, Armauflagen und Türmittelfelder sind mit feinem Leder bezogen, die Sitzmittelfelder mit perforiertem Leder. Drei verschiedene Ausstattungsfarben stehen zur Wahl: Schwarz, Moccabraun-Mandelbeige und Riffgrau-Alpakagrau. Passend dazu präsentieren sich die Zierteile in Esche Schwarz.

Das Sportlenkrad im Vierspeichendesign mit 385 Millimeter großem Kranz verfügt über perforiertes Leder im speziell ausgeformten Griffbereich. Aluminium-Schaltpaddles mit „up“ und „down“ ermöglichen die manuelle Gangwahl.

AMG Hauptmenü und AMG DRIVE UNIT

Hinter dem Lenkrad präsentiert sich das ebenfalls neue Kombi-Instrument mit 320-km/h-Tachoskala und silberner Tubenplatte. Die fünf klassischen Rundinstrumente verfügen über eine eigene Grafik, rote Zeiger und eine eigene Schrift. Den Tacho ziert ein AMG Schriftzug, den Drehzahlmesser ein „6.3 V8“-Schriftzug. Im Zentraldisplay des Tachos ist das AMG Hauptmenü integriert, das sich komfortabel über die Multifunktionstasten am Sportlenkrad bedienen lässt. Die drei Modi „Warm Up“, „Set Up“ und „RACE“ dienen der umfassenden Information des Fahrers: „Warm Up“ zeigt die Motoröl- und Kühlwassertemperatur an, „Set Up“ informiert über den momentanen ESP[®]-Modus, die Fahrwerkeinstellung „Comfort“, „Sport“ oder „Sport plus“ und das Getriebe-Fahrprogramm „C“, „S“, „S+“ oder „M“. In „RACE“ steht der RACETIMER parat; hiermit kann der Fahrer Rundenzeiten auf einer abgesperrten Rennstrecke ermitteln.

Die vom SL 63 AMG bekannte AMG DRIVE UNIT ist zum Fahrer geneigt und bietet Einstellmöglichkeiten für das MCT-Sportgetriebe, die ESP[®]-Funktionen, das Fahrwerksetup und das AMG Programm. Völlig neu zur DRIVE UNIT hinzugekommen ist der E-SELECT-Wählhebel in der Mittelkonsole. Hiermit lässt sich auf kürzestem Weg durch Antippen via Drive-by-Wire zwischen R, N und D wechseln. Nach dem Abstellen des Motors wird automatisch die Parksperre aktiviert; alternativ genügt auch ein leichter Druck auf die vor dem Wählhebel platzierte P-Taste.

Zum Umfang der reichhaltigen Serienausstattung zählen außerdem (Auszüge):

- Adaptives Bremslicht
- AMG Einstiegsleisten aus gebürstetem Edelstahl
- AMG Sportpedalanlage aus gebürstetem Edelstahl
- EASY-PACK Laderaummanagement
- Kindersicherheits-Paket
- Klimatisierungsautomatik THERMOTRONIC

Das reichhaltige Angebot an Wunschausstattungen umfasst (Auszüge):

- COMAND APS
- DAB - digitales Radio
- Fahrassistenz-Paket
- Fond-Entertainment
- Geschwindigkeitslimit-Assistent
- Intelligent Light System
- KEYLESS-GO-Paket
- Lenkrad beheizt
- Media-Interface
- Memory-Paket
- Nachtsicht-Assistent PLUS
- PARKTRONIC inkl. Parkführung
- Reifendruckkontrolle
- Rückfahrkamera für PARKTRONIC

- Sitzheizung/-klimatisierung
- Sonnenschutz-Paket
- Spur-Paket
- Surround-Soundsystem
- TV-Tuner

Noch mehr Individualität durch maßgeschneiderte AMG Extras

Wünsche nach noch mehr sportlicher Individualität erfüllt das AMG *Performance Studio*. Ab Werk sind reizvolle Sonderausstattungen lieferbar:

- AMG 19-Zoll-Schmiederäder im Doppelspeichen-Design mit Bereifung 255/35 R 19 vorn und 285/30 R 19 hinten
- AMG Hinterachs-Sperrdifferenzial mit 40 Prozent Sperrwirkung
- Bremssättel rot lackiert
- AMG Driver's Package (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h, Teilnahme an einem Fahrertraining der AMG Driving Academy)
- AMG Einstiegsleisten, beleuchtet
- AMG Fußmatten
- AMG Performance Lenkrad im Dreispeichen-Design mit Alcantara-Einsätzen im Griffbereich
- AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage
- AMG Zierteile Carbon

Das hochwertige Innenraum-Ambiente des E 63 AMG T-Modells lässt sich zusätzlich durch das AMG Exklusiv-Paket weiter steigern. Es beinhaltet:

- Polsterung in Nappaleder der AMG Sportsitze, des Instrumententafel-Oberteils, der Bordkanten, der Armauflagen an den Türen, der Mittelkonsole und der Türmittelfelder
- Innenhimmel, A-, B-, C-Säulen und Sonnenblenden in Alcantara
- AMG Fußmatten

Neues designo-Angebot für das E 63 AMG T-Modell

Seite 31

Weitergehende individuelle Möglichkeiten bietet das neue designo-Angebot für das E 63 AMG T-Modell, das ab Ende des Jahres lieferbar sein wird. Der designo-Lackfächer umfasst insgesamt zehn reizvolle Farbtöne, darunter drei neue Mattlacke: designo magno platin, designo magno alanitgrau und designo magno kaschmirweiß. Im Innenraum stehen neun verschiedene, einfarbige designo Lederpolsterungen sowie drei designo Zierteile zur Wahl.

Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell

Seite 32

Motor

Zylinderzahl/-anordnung		8/V, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	cm ³	6208
Bohrung x Hub	mm	102,2 x 94,6
Nennleistung	kW/PS	386/525 bei 6800/min
Nenndrehmoment	Nm	630 bei 5200/min
Verdichtungsverhältnis		11,3 : 1
Gemischaufbereitung		Mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung, HFM

Kraftübertragung

Antrieb		Standardantrieb
Getriebe		AMG SPEEDSHIFT MCT 7-Gang-Sportgetriebe
Übersetzungen	Achsantrieb	2,82
	1. Gang	4,38
	2. Gang	2,86
	3. Gang	1,92
	4. Gang	1,37
	5. Gang	1,00
	6. Gang	0,82
	7. Gang	0,73
	Rückwärtsg.	-3,42

Fahrwerk

Vorderachse		Dreilenkerachse, Bremsmomentabstützung, Schraubenfedern, elektronisch gesteuertes Dämpfungssystem AMG RIDE CONTROL, Stabilisator
Hinterachse		Raumlenkerachse, Anfah- und Bremsmomentabstützung, volltragendes Luftfedersystem mit elektronisch gesteuertem Dämpfungssystem AMG RIDE CONTROL, Stabilisator
Bremsanlage		Verbundscheibenbremsen vorn innen belüftet und perforiert, Scheibenbremsen hinten innen belüftet und perforiert, Feststell-Trommelbremse hinten, ABS, Brems-Assistent, 3-Stufen-ESP®
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung mit Parameterfunktion, Lenkungsstoßdämpfer
Felgen		vorn: 9 J x 18; hinten: 9,5 J x 18
Reifen		vorn: 255/40 R 18; hinten: 285/35 R 18

Maße und Gewichte

Radstand	mm	2874
Spurweite vorn/hinten	mm	1625/1594
Gesamt-Länge	mm	4918
Gesamt-Breite	mm	1872
Gesamt-Höhe	mm	1499
Wendekreis	m	11,3
Kofferraumvolumen**	l	695-1950
Gewicht fahrfertig nach EG***	kg	1945
Zuladung (Basis fahrf. nach EG)	kg	595
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	2540
Tankinhalt/davon Reserve	l	66/14

Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch

Seite 33

Beschleunigung 0-100 km/h	s	4,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250****
Kraftstoffverbrauch NEFZ ges.	l/100 km	12,8
CO ₂ -Emissionen	g/km	299

* vorläufige Angaben; ** nach VDA-Messmethode; *** inkl. 75 kg für Fahrer und Gepäck; **** elektronisch begrenzt