



Pawel Piotrowski
12 augustus 2008

© Rijtesten.nl

Kinderlijke droomwereld

Net als elke jonge autogek droomde ik vroeger weg bij posters en afbeeldingen boven mijn bed van de meest fantastische sportauto's en illustere racebolides. Als klein jochie dook ik dan de wereld in van legendarische racehelden en stelde me voor om van zegetocht naar zegetocht op het ene na het andere circuit te reizen. Namen als Juan Manuel Fangio en Sterling Moss vielen in het niet bij de betrachting van mijn figuurlijke droomprestaties. Het enige nadeel van deze kinderlijke droomwereld was, dat er altijd een moment kwam waarbij de droom als een luchtbel uit elkaar spatte. Het moment dat mijn moeder riep dat het etenstijd was!

Die tijden zijn nu voorbij. Wat ooit een droom van mij en mijn redactiecollega's was, werd kortgeleden werkelijkheid. Mercedes-Benz gaf ons de eer en het vertrouwen om met de auto die het dichtste bij de huidige autosportactiviteiten staat - met de

Mercedes-Benz C 63 AMG

C-Klasse wordt als DTM-auto geraced - de wortels van de naoorlogse racesuperioriteit " waarvan de basis eigenlijk al ver voor de oorlog ligt - op te gaan zoeken op het door een gepassioneerde club vrienden geconserveerde voormalige circuit van Reims-Gueux.



Gorgelend onheil

Al tijdens het ophalen van de auto " welke ons de komende dagen zou vergezellen " werd duidelijk dat we een zeer bijzondere ervaring tegemoet gingen. Want daar stond hij dan, glimmend in een hoekje op ons te wachten: de Mercedes-Benz C63 AMG. Enigszins vol ongeloof liepen we op het witte apparaat af, dat ons met zijn agressieve blik weinig respectvol leek aan te kijken. De gedachte dat de legendarische Manfred von Brauntisch op een dezelfde manier voor het eerst kennis maakte met de extreme Mercedes-Benz W25 "œSilberpfeil" uit midden jaren "™30 van de vorige

Mercedes-Benz C 63 AMG

eeuw, konden we niet onderdrukken. Ook toen straalde de Silberpfeil " die overigens net als onze AMG eerst wit was " pure kracht en exorbitante snelheid uit. Wat moet Manfred wel niet gedacht hebben? Zelfs tegenwoordig staat rijden in een replica van de W25 gelijk aan het uitdagen van de dood. Van deze laatste stelling kunnen we ons ook niet onttrekken als we plaatsnemen in de hedendaagse C63 AMG en de motor tot leven wekken. Met een druk op de knop wordt de 6.2 liter V8 met een vette schreeuw gorgelend wakker. We besluiten het de eerste meters rustig aan te doen!

En dat is maar goed ook. De eerste kilometers van onze route lopen namelijk door Nederland. Zij vormen een mooie gelegenheid om de C63 AMG te beproeven op dagelijks comfort en praktisch nut. Het hard afgestemde onderstel kan de relatief bescheiden oneffenheden die het Nederlands wegdek kent goed verwerken, zonder vermoeiend voor bestuurder en passagiers te worden. De compleet nieuw ontworpen sportstoelen van AMG kunnen minder bekoren. De C63 is de eerste AMG met volledig geïntegreerde hoofdsteunen. Doordat deze vastzitten aan de leuning zijn ze niet verstelbaar en daardoor voor langere personen gewoon domweg te kort. De zijsteunen zijn instelbaar zodat de zijdelingse steun naar eigen optiek kan worden ingesteld. Dat dit bijzonder prettig is mag wellicht geen grote verrassing zijn, het is echter jammer dat er nogal wat steun ter hoogte van de schouders ontbreekt door de korte rugleuning. Het wordt tijd voor de eerste stop om wat proviand voor onze reis naar Reims in te slaan. Hoewel de boodschappen zich beperken tot het meest noodzakelijke, komen we tot de ontdekking dat het inclusief de bagage van drie volwassenen allemaal maar net past. Een gezinsauto is de C63 AMG zeer zeker niet. Door de verstevigde aandrijfassen en het vergrote camber is de bagageruimte namelijk met enkele liters afgenomen. Liters die net het verschil in bruikbaarheid uitmaken.

We vervolgen onze weg richting Brussel en de drukte op de Belgische "kadung kadung"-snelwegen wordt minder. Tussen het verkeer in ontstaan verleidelijke gaten om de C63 AMG naar toe te bewegen. Onder mijn rechtervoet heb ik de gecontroleerde macht over 457pk en 600Nm. Er duikt een gat voor me op en ik besluit het gaspedaal voor het eerst echt diep in te trappen. De zojuist nog zacht gorgelende V8 wordt met een brul wakker zodra de 7G-TRONIC Plus transmissie de juiste

Mercedes-Benz C 63 AMG

versnelling gekozen heeft. Met een hevige klap stuwt hij de C63 AMG richting de horizon, waarbij de snelheidsmeter steeds hogere waarden aangeeft. "Hoe hard gaan we?"™, hoor ik mijn collega roepen. Antwoorden op deze vraag heeft weinig zin, de versnelling gaat zo vlug dat een antwoord al tijdens het uitspreken hopeloos verouderd is.



C-Klasse op steroïden

Nadat we de snelwegen hebben verlaten en binnendoor richting het in Noord-Frankrijk gelegen Charleville-Mézières rijden, blijkt het onderstel van de C63 AMG behoorlijk hard gedempt te zijn. De verschillende soorten kuilen en gaten in de plaatselijke Belgische en Franse dorpjes worden knalhard aan ons doorgegeven. Vooral op lage snelheid zorgt dat voor diverse geïrriteerde blikken. Zo wordt even uit een blikje frisdrank drinken een Olympische sport. Op dit soort pokdalige wegen is comfort ver te

Mercedes-Benz C 63 AMG

zoeken. Dat het ook anders kan zien we een paar kilometer verderop. Voor ons duikt een bochtig lint vers asfalt op, dat door een schitterend heuvelachtig natuurgebied loopt. Al snel wordt duidelijk dat alle aanpassingen aan de voor- en achteras menens zijn. Dit is geen gewone C-Klasse meer, de C63 AMG kan merkbaar meer aan dan de zwakker gemotoriseerde broertjes. De gehele auto voelt communicatiever en minder log aan, ondanks de synthetisch aanvoelende zwaardere en directere besturing. In de praktijk uit dit zich vooral in een bochtgedrag waarbij minder snel onderstuur optreedt. De C63 AMG blijft langer neutraal zijn ingeslagen weg vervolgen, hoewel de tractiecontrole bergen werk verzet om de achterkant bij een te optimistische bestuurder in het gareel te houden.

In de late middaguren arriveren we in Reims. Omdat het hotel zich schijnbaar in een voetgangerszone bevindt, besluit ik daar rustig doorheen te rijden. Het is mooi weer en de Fransen genieten zichtbaar van het begin van hun weekend. Met een zacht hoorbare V8 grom proberen we ons zo onopvallend mogelijk een weg te banen door de massa van mensen. Hoe goed we ons best ook doen, iedereen heeft ons in de gaten. Mensen kijken op, draaien zich om of beginnen opeens spontaan tegen elkaar te praten over het witte mysterie. Geheel onbedoeld krijgen we alle aandacht van het terrasjespubliek. Het is opvallend hoe goed manoeuvreerbaar de C63 AMG in zulke omstandigheden blijft, ondanks de gigantische draaicirkel. Ook op normale wegen binnen in de stad weet de machtige V8 zich goed in te houden en kunnen we zonder moeite vloeiend door het verkeer kruipen. Mercedes-Benz mag dan wel veel gesleuteld hebben aan de C63 AMG, in de basis blijft het toch een C-Klasse.



Melancholische sfeer

De volgende ochtend is het wat druilerig en wordt het tijd om het oude en deels vervallen circuit van Reims-Gueux op te zoeken. Op het lange rechte stuk – dat vroeger de start/finish was – duiken voor ons de restanten op van de pitstraat en tribunes. We stellen ons voor hoe het hier was om halverwege de vorige eeuw met brachiale snelheid op het smalle stuk asfalt te hebben geracet. In 1945 was de oorlog over en Europa had in het eerste vredesdecennium de zaak voortvarend aangepakt. Europa begon economisch weer het voortouw te nemen en de aloude rivaliteit tussen de verschillende staten verwerd tot een basis om nauwe vriendschappelijke relaties te onderhouden. De twee erfvijanden Duitsland en Frankrijk hadden het plan opgevat om de supranationale EGKS te vormen. Een Europees samenwerkingsverbond waarin de afhankelijkheid en vriendschap werd benadrukt. Een vriendschap en afhankelijkheid die in de autosport onmisbaar is. In 1955 bracht Mercedes-Benz de legendarische 300SLR

Mercedes-Benz C 63 AMG

op de markt, die een zegetocht vierde langs de legendarische circuits. Reims 1955 staat bij Mercedes-Benz in het geheugen gegrift. De 300SLR debuteerde en sloeg meteen een dubbelslag: Fangio op 1 en Kling op 2. De Duitsers wonnen op een vooroorlogs Frans circuit: een fantastisch symbool voor het Europa in wording.

Met dit laatste in gedachten behandelen we de plek met groot respect. Ik zet de tegenwoordige straatversie van de huidige Mercedes-Benz DTM-raceauto onder aan de pitmuur en sta versteld van de prachtige omgeving. Alles ligt er verlaten bij, alleen zo af en toe stopt een andere automobilist om even zijn voertuig te fotograferen in de coulissen van het oude circuit. Later zal hij vol trots kunnen zeggen dat hij er geweest is. Want hoe leeg en verlaten het hier ook is, bij een echte autoliefhebber gaat het hart sneller kloppen op deze plek. De nog ongerestaureerde tribunes stralen hun charme en karakter af op de hele omgeving. De geur van olie, rubber en benzine hangt nog steeds in de lucht. Met dichtgeknepen ogen kijk ik naar de aan de overkant van de weg rustende C63 AMG. Met zijn witte lakkleur lijkt hij in de omgeving op te gaan en zelfs te versmelten met de restanten van het circuit.

Met een afwachtende blik lijkt de C63 AMG ons hoopvol aan te kijken. Dat wat zijn voorouders konden kan hij nog steeds, lijkt hij te willen zeggen. Ik besluit de fotoshoot af te breken om vervolgens achter het afgeplatte stuur van de AMG te kruipen. Met een bijpassend agressieve start stuur ik de C beheerst de weg op om op zoek te gaan naar de overblijfselen van het echte verloop van het circuit. Zo moeilijk moet dat toch niet zijn, het circuit verliep vroeger namelijk helemaal over openbare wegen. En inderdaad, al naar een paar honderd meter kom ik na een rotonde een oud stuk asfalt tegen dat nergens naar toe lijkt te gaan. Ongelooflijk, het hele stuk van Virage de la Hovette tot en met Brettelle Nord ligt er nog glansrijk bij! Zelfs de laag asfalt is nog in prima conditie, evenals de oude gele wegmarkering. Na Brettelle Nord loopt het stuk dood in een oud weiland. Ik zet de C63 AMG er achterstevoren neer en kijk uit op een lang stuk bochtig asfalt waarover vroeger Fangio en Kling met een rotvaart in een W196 Stromlinie de dubbelzege behaalden. Het is nu of nooit. Met een groots verlangen zet ik de tractiecontrole van de C63 AMG uit en de 7G-Tronic bak in de manuele modus. Vol verwachting staan mijn collega's buiten de auto te wachten totdat het figuurlijke

Mercedes-Benz C 63 AMG

licht op groen springt. De toerenteller zwiëpt omhoog: met een rotgang word ik gelanceerd en laat ik een heftig bandenspoot achter me liggen...



Het land van DTM en Autobahn

De dag erna wordt het tijd om de terugreis aan te treden. Weer wordt de C63 AMG van top tot teen beladen met fotospullen en ander Reisegepäck dat mee moet. Het doel van deze zondag vormt een typische Duitse stad in het Ruhrgebied: Bochum. De stad is groot geworden met mijnbouw en heeft zodoende voor een belangrijk deel bijgedragen aan het Wirtschaftswunder van de BRD in de jaren vijftig. Maar er liggen nog ettelijke kilometers aan Franse en Belgische wegen voor ons. Ik besluit het op deze zondag rustig aan te doen, voor zover dat met de C63 AMG mogelijk is. Op de autoroutes en E-wegen mag de Tempomat zijn werk verrichten. Behalve aan de zacht hoorbare V8 sound en het wat hardere onderstel herinnert bijna niets meer aan het feit

Mercedes-Benz C 63 AMG

dat dit een bijzondere C-Klasse is. Het afgeplatte stuurwiel met schakelpeddel en het gewijzigde instrumentarium zijn de enige echt opvallende wijzigingen die tot het AMG interieur behoren. Zelfs de carboninleg van ruim â,- 3.000 euro ziet er niet echt heel speciaal uit. Het is donker en heeft een printje, maar het zou net zo goed door leken voor het veel goedkopere eucalyptushout kunnen worden uitgemaakt. En dan hebben we de matige details nog, zoals Mercedes-Benz logo's op plekken waar juist een AMG badge veel fraaier zou staan. De motor mag dan wel handgebouwd zijn, het interieur komt duidelijk van de lopende band. Het mist flair en karakter, iets dat deze AMG best zou mogen hebben.

Net voor Luik voelen we ons alweer bijna thuis door de overdaad aan gele Nederlandse kentekenplaten die we tegenkomen. Zoals gepland besluiten we bij Luik richting Aachen te draaien, om zodoende een royaal stuk Duitse Autobahnen mee te pakken. Onze C63 AMG is voorzien van het AMG Drivers Package, dat voor de echte eigenaar onder andere een rijcursus bevat. Voor ons is dat niet zo van belang, ware het niet dat de snelheidsbegrenzer in combinatie met dit pakket pas bij 280km/h ingrijpt. We rijden het land van de DTM argwanend in, vooralsnog ontbreken de leuke doorgestreepte witte borden. De 6.2 liter V8 zet zich alvast schrap voor wat komen gaat, al is het uit historisch oogpunt enigszins jammer dat het geen echte 6.3 V8 is zoals de typeaanduidingen suggereren. In de jaren zestig besloot het toen nog kleine tuningbedrijfje AMG om met een opgeboorde 300 SEL 6.3 te gaan racen. Ook toen al schopte de tot 6.8 liter opgeboorde V8 het tot ruim 400pk. Vanuit deze optiek bekeken is de C63 AMG wel historisch verantwoord, met zijn 457pk. Ook diverse W125 racewagens kwamen tot ongeveer dezelfde maximum vermogens.

Dat ruim 457pk en 600Nm voldoende zijn voor een C-Klasse zien we op A44 richting Ruhrgebied. De acceleratie neemt tot 200km/h niet alleen weinig tijd in beslag, ook wordt deze snelheid geheel moeiteloos vastgehouden door de C63 AMG. Daar waar andere auto's reeds op topsnelheid rijden bereikt de C63 net zijn aangename cruisesnelheid. Ook boven de 200km/h zit nog voldoende speelruimte. Tot zo'n 230km/h gaat de acceleratie moeiteloos, daarna krijgt de wind en de rolweerstand wat meer vat op de AMG. Even schemert de teleurstelling dat de 280 niet gehaald gaat

Mercedes-Benz C 63 AMG

worden, maar dan doemt er een leeg en verlaten stuk Autobahn op. Het gas gaat er weer vol op en de Benz schreeuwt het uit. Boven de 250km/h begint de koets toch wat licht te worden, wat nog erger wordt op topsnelheid. Bij 285km/h op de teller wil de naald van de snelheidsmeter echt niet meer verder, dankzij de begrenzer. Misschien is dat ook maar goed ook, voor 300km/h voelt de C63 AMG mij iets te licht aan.



© Rijtesten.nl

Klinische perfectie

Na een niet bijzonder spannende avond en nacht in Bochum treden we de volgende dag de terugreis aan. De auto moet weer terug, en na vier dagen valt me dat niet eens zo zwaar. Maar voordat het zo ver is kunnen we nog een aantal keren ervaren hoe het is om jenseits von gut und böse de andere kant van de 250km/h te beleven. Plaats delict: De Oberhausen Straight. Ik heb nooit begrepen waarom de A3 van Oberhausen naar Arnhem deze naam draagt, want zo recht is deze snelweg helemaal niet. Laat

Mercedes-Benz C 63 AMG

staan overzichtelijk genoeg om constant topsnelheden veilig aan te houden. Toch is het zeer zeker mogelijk om hier goed hard te kunnen, meerdere keren zelfs. Zodoende verbaas ik me na een aantal keren op hoge snelheid te hebben gereden, over de remmen die merkbaar last van fading krijgen. Een echt betrouwbaar gevoel geeft dat niet, vooral als de auto bij normaal remmen wat heen en weer begint te slingeren op slecht wegdek.

Dit was dan ook het enige moment waarbij ik met de auto reed, en niet de auto met mij. Want de sensatie van acceleratie en snelheid wordt in de C63 AMG deels tenietgedaan door de synthetische besturing, de 7G-TRONIC transmissie die wat aan verfijning mist en de letterlijke perfectie van Mercedes-Benz. Alles gaat geheel moeiteloos, of het nou gaat om het rijden op topsnelheid of het in bedwang houden van de kont op een heuvelachtige weg. De echte rijbeleving ontbreekt, of om het anders te zeggen: de bestuurder hoeft de C63 AMG niet te temmen, want dat doet de elektronica al. En dat had nou juist niet gehoeven, temeer omdat de C63 AMG best ordinaire klanken van zich geeft. Toch overheerst het uiteindelijke gevoel dat de C63 AMG in de Opiumwet zou moeten staan, zo verslavend was een C-Klasse nog niet eerder!

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + V8 sound & prestaties
- + Messerschmidt acceleratie
- + Communicatief onderstel

Min

- Mist AMG-gadgets
- Synthetische besturing
- Klinisch aanvoelend