



Med 545 hk under motorhjælmen skal M3-ejerne for alvor tage sig i agt

SLIP HESTENE LØS

Det danske tuningfirma Kleemann har kuren, hvis din Mercedes-Benz C 63 AMG føles lidt for sløv

TEKST & FOTO SØREN JUUL | STED HOLEBY, DANMARK

Det er ikke, fordi en Mercedes-Benz C 63 AMG leveres langsom fra AMG i Affalterbach: 0-100 km/t på 4,5 sekunder og en elektronisk begrænset topfart på 250 km/t har alle dage været rigeligt. Troede vi. Men efter cirka to minutter i testbilen, der venligst er stillet til rådighed af en trofast BM-læser bosat i Warszawa, virker det som en oplagt idé at tilsætte ekstra power til den arrigste C-klasse.

Danske Kleemann i Farum har med relativt simple midler tunet den til 545 hk og fjernet den formynderiske fartbegrænsere. Det sparker røv, fungerer helt smertefrit, og bilens homogene, men slagkraftige effektudvikling er bevaret.

HAR DU OGSÅ UNDRRET du dig over, at ydelsen på den håndbyggede, 6,2-liters V8'er fra Mercedes-Benz' sportsafdeling AMG i Affalterbach kun er 457 hk i C 63

AMG, når præcis samme motor sparker 525 hk af sig i eksempelvis E 63 AMG?

Det gjorde de i Farum: "Leveret af fabrik fik gasspjældene kun lov til at åbne 80 pct. i C 63'eren", fortæller Lars Møller Jensen, direktør hos Kleemann. Firmaet har udviklet tre tuningskit til motoren – små og effektive forbedringer af den i forvejen eminente V8-sugemotor.

Første trin, kaldet K1, er ren chiptuning: Ny software i motorstyringen giver gasspjældene tilladelse til at åbne 100 pct., ligesom Kleemann går ind og justerer på andre og mere komplicerede parametre. Indgrebet giver alene omkring 70-80 hk, lover Kleemann, der tester bilen før og efter optimeringen på eget rullefelt. Pris: 11.516 kr.

K2-kittet, som testbilen er monteret med, tilføjer Kleemanns egne, flowoptimerede udstødningsmanifolder i rustfrit stål i

stedet for de originale, ligesom de originale katalysatorer udskiftes med sportskatalysatorer. Resultatet er 545 hk og nok så interessant en markant stigning i drejningsmomentet fra omkring 5.200 o/min toppende med et maksimalt moment på 660 Nm sammenlignet med det maksimale på 600 Nm i fabriksudgaven. I praksis får du hård acceleration og sprødere speederrespons.

OG SÅ ER DER lyden... C 63'eren er kendt og elsket for sin dybe, dovne tomgangsbas, der på et splitsekund forvandles til vrælet fra en aggressiv racermotor, når du fyrer den af. Med nye manifold og katalysatorer skrælles der lidt af lydisoleringen, så under acceleration får du lidt mere af den fuldfede lyd, uden at bilen er blevet uudholdelig at køre langt i.

Udstødningssystemet er så fint konstrueret, at Kleemann ikke ser nogen grund til udvikle nye



De dybe AMG-sæder og det tykke rat giver en suveræn følelse af kontrol over løjerne



Intet at se: Kun det lille Kleemann-emblem vidner om effektforøgelsen af motoren



Kleemanns egen DS-5 LFE fælg er lettere og bredere end den originale fra AMG

bagpotter. Skal du være helt sikker på at kunne give en BMW M3 baghjul, findes der et K3-kit, der tilføjer et helt nyt indsugningssystem med 80-mm gasspjæld i stedet for de originale med 74-mm åbning. Så pumpes effekten til cirka 570 hk. Og for at være på den sikre side, tester Kleemann i skrivende stund et K4-kit med nye indsugningsknaster og fløvede topstykker, som danskerne forventer trækker effekten op på 580 hk.

VI HAR SOM nævnt prøvet K2-kittet, og det virker som et godt kompromis mellem effekt, lyd og pris. AMG har i forvejen gjort sig aldeles umage med at skrue en sublim køremaskine sammen, så danskerne har holdt fingrene fra det vellykkede eksteriør, lige bortset fra de smedede 19" Kleemann DS-5 LFE-fælge, der både er bredere og lettere end de originale AMG-fælge. Kunne de friste, koster et sæt inklusiv dæk 34.228 kr.

Kleemann har endnu ikke nogle retvisende accelerationstal, men med 275-mm brede bagdæk og K2-optimering forventer man at barbære mellem 0,3 og 0,5 sekunder af accelerationstiden på 4,5 sekunder, mens topfarten

K2-KITTET - HVAD GØR DET?

K2-kittet henter de fleste heste med en omprogrammering af motorstyringen. Nye sportskatalysatorer og udstødningsmanifolde med bedre flow booster også effekten, ligesom lydsporet forbedres. Resultatet er mere power og moment over hele omdrejningspektret.

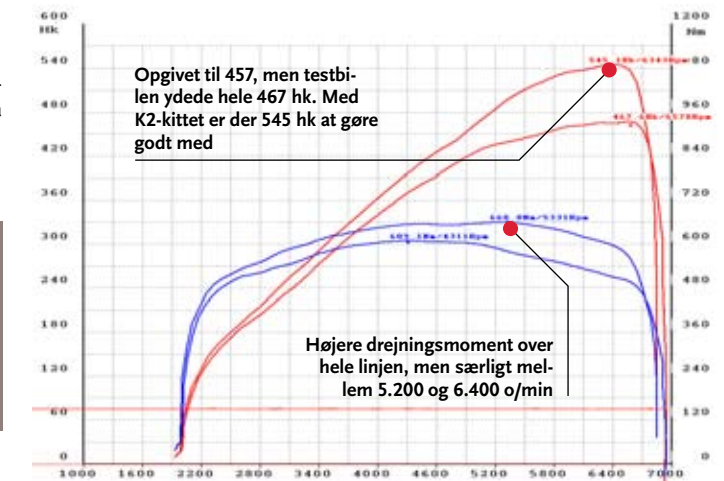


Racerkatalysator og udstødningsmanifolde. Kleemann-stumperne ligger yderst

“bør ligge et sted mellem 280 og 300 km/t”. Det virker realistisk.

K2-KITTET koster 43.864 kr. inklusiv montering, og det virker som et røverkøb i forhold til AMG's egen Performance Package Plus til hele 154.729 kr., der nøjes med at booste effekten til 487 hk. Med i AMG-pakken får du dog også en særlig performanceundervogn, røde bremsecalipre, et performance-rat... og en TÜV-godkendelse.

Det er nu kun det sidste, som



skal kunne lokke dig væk fra Kleemanns tilbud, for undervognen er barsk nok ab fabrik, det tykke AMG-rat er perfekt, og de 6-stemplede bremsecalipre bider lige så godt, når de er sølvfarvede, men tuningskittet er indtil videre ikke TÜV-godkendt. I Danmark kan det give problemer, hvis synsmanden vil se dokumentation for forurening. Men med så raffineret, velintegreret og veludført en tuning som her, skal synsmanden være ualmindeligt på stikkerne for at opdage det. ■

KLEEMANN C 63 AMG K2

Motor	V8, 6.208 cm ³ , 32V
Ydelse	545 hk ved 6.343 o/min 660 Nm ved 5.331 o/min
0-100 km/t	under 4,5 sek.
Topfart	+280 km/t
Forbrug EU-miks	ikke oplyst
Årlige afgifter	ikke oplyst
Mål (L/B/H)	473/180/144 cm
Vægt/last/påhæng	1.730/470/0 kg
Bagagerum	475 liter
Dæk For: 245/35R19W Bag: 275/30R19W	
Pris inkl. K2-kit	1.532.864 kr.

VI SYNES...

Kleemann-kittet sparker røv. Et stærkere og billigere alternativ til AMG's eget tuningsæt

Så' der røg!
Kleemanns C 63 AMG opfører sig velopdragent... lige indtil du slår ESC-systemet fra. Afsæt ekstra penge til bagdæk



“ C 63'eren er kendt for sin dybe, dovne tomgangsbas, der på et splitsekund forvandles til vrælet fra en aggressiv racermotor