
Fahrbericht Mercedes-AMG S63: Vier Liter in der Luxusklasse

Von Jens Meiners, cen

Es gab Zeiten, in denen Mercedes-Benz alles andere als begeistert war über jegliche Tuning-Aktivitäten in bezug auf die S-Klasse. Das Markenflaggschiff stand für absoluten Luxus und Komfort, sportliche Ableitungen gestattete man sich nur bei den kompakteren Baureihen. Das änderte sich mit der S-Klasse der Baureihe W 220, die erstmals als AMG auf den Markt kam. Inzwischen ist die AMG-Version ganz offiziell die oberste S-Klasse – wenn man vom Maybach absieht, dessen überlanger Radstand ihn als Sonderfall positioniert. Mit dem neuen S63 macht AMG deutlich: Es geht nicht mehr nur um Leistung, sondern auch um fortschrittliche Technik.

Das neue Spitzenmodell verfügt nicht mehr nur über einen leistungsstarken 4,0-Liter-Achtzylinder, es ist auch mit Plug-in-Hybridtechnik ausgestattet, und zwar mit einem AMG-spezifischen Elektroantrieb und einer AMG-spezifischen Batterie der neuesten Ausbaustufe. Die Leistungsausbeute ist sensationell: Die Systemleistung liegt bei 802 PS (590 kW), flankiert von einem maximalen Systemdrehmoment von bis zu 1430 Newtonmetern. Das ganze ist amtlich zertifiziert mit einem Verbrauch von 4,4 Litern pro 100 Kilometer, was den Fahrern gewöhnlicher Kleinwagen die Tränen in die Augen treiben dürfte.

Tatsächlich erreichbar sind derartige Verbräuche nur auf relativ kurzen Strecken und bei fleißigem Nachladen; dennoch bringt die Hybridisierung handfeste Vorzüge. Zum Beispiel ein sensationelles Ansprechverhalten; der S63 springt beim Druck aufs Gaspedal förmlich nach vorn (0-100 km/h in 3,3 Sekunden, Spitze 290 km/h). Und er verfügt über einen Allradantrieb, der ihm dabei hilft, die enorme Kraft besser auf die Straße zu bringen – und nebenbei die Wintereigenschaften verbessert. Kehrseite ist das hohe Gewicht: Diese hybridisierte S-Klasse bringt stolze 2520 Kilogramm auf die Waage. Nur einige Elektroautos wiegen noch mehr...

Doch es scheint sich bei den Kilos um Muskeln, nicht um Fett zu handeln: Noch nie ließ sich eine S-Klasse so präzise durch Kurven zirkeln, noch nie wurde ihr die Seitenneigung derart erfolgreich ausgetrieben. Bisher war auch den AMG-Varianten der schwere Aufbau anzumerken, doch der S63 scheint auf der Landstraße förmlich zu schrumpfen. Die Bremsen werden mit dem Auto gut fertig, das Pedalgefühl ist viel besser als beim vollelektrischen EQS. Die an den Fahrmodus gekoppelte Spreizung im Charakter ist enorm, denn natürlich beherrscht auch der AMG die Klaviatur des schwebenden Luxus, und selbst das dunkle Grollen der Vier-Liter-Maschine kann per Wechsel in den Elektro-Modus ausgeblendet werden. Für bis zu 33 Kilometer.

Das Raumangebot im AMG, den es interessanterweise nur mit langem Radstand gibt, ist sehr großzügig, und er profitiert von allen technologischen Errungenschaften, mit denen sich die S-Klasse weiterhin von anderen Angeboten in der Spitzenklasse abhebt. Dazu gehören zum Beispiel das Cockpit mit 3-D-Instrumentierung oder das riesige Augmented-Reality-Modul, das sich optional vor dem Fahrer aufspannt.

Nach einem Tag am Steuer dieser sensationellen Limousine auf langen Highway und kurvigen Landstraßen sowie im dichten Stadtverkehr wird deutlich: Die Elektrifizierung ist dem Charakter des bislang größten AMG keineswegs abträglich. Er ist nicht nur die stärkste, sondern auch die wohl beste S-Klasse überhaupt.

Mit einer kleinen Differenzierung: Der Haubenstern, bislang in allen S-Klassen obligatorisch, ist bei diesem Modell verschwunden. Und zwar zugunsten eines großen Sterns im Kühlergrill, wie bei den sportlichen, aber auch bei den kompakten Mercedes-Modellen. Wir finden das ein bisschen schade, zumal sich der mindestens 208.393 Euro teure Limousine auf die unterschiedlichste Weise konfigurieren lässt: Man kann ihn sportlich aufmachen, mit schwarzen Felgen, Mattlack und Kohlefaser-Dekor, aber der

Schwerpunkt lässt sich auch auf Eleganz legen, mit glänzenden Rädern und Holzausstattung. Und dazu würde der klassische Stern weiterhin ganz gut passen.
(cen/jm)

Bilder zum Artikel



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



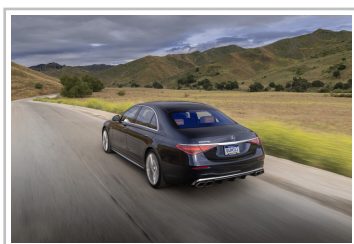
Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



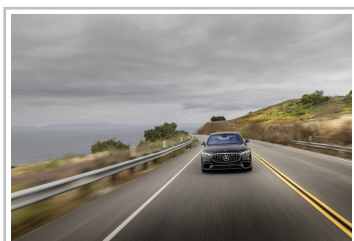
Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



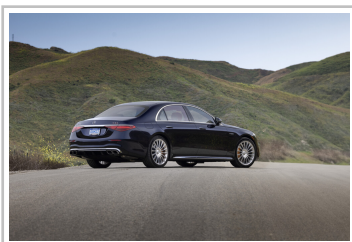
Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



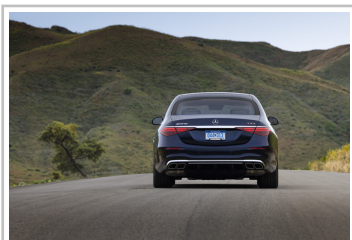
Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



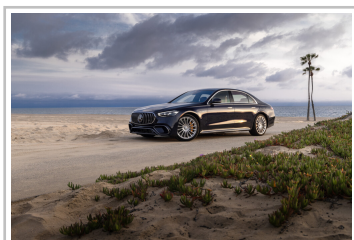
Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG S63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz
