
Der Mercedes-AMG S 63 legt die Latte ein Stück höher

Von Matthias Knödler

Der Kampf in der automobilen Oberklasse gewinnt an Spannung: Mit dem Mercedes-AMG S 63 E-Performance, dessen V8-Antrieb mitsamt Plug-in-Hybridisierung eine Gesamtleistung von stolzen 590 kW/802 PS auf die Räder bringt. Damit lässt der Top-Mercedes die gesamte Konkurrenz hinter sich – vom jüngst gelifteten Audi S8 mit V8-Motor und 48-Volt-Hybridisierung bis hin zum sechszylindrigen, Plug-in-hybridisierten BMW 760e; beide leisten 420 kW/571 PS.

Das Antriebskonzept des S 63 mit hinten positioniertem Elektromotor, das dem viertürigen GT in seiner Spitzenversion entspricht, sorgt für überragende Fahrleistungen: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,3 Sekunden, abgeregelt wird optional bei 290 km/h. Es wäre noch deutlich mehr drin, aber diese S-Klasse will auch verzögert werden.

Denn mit einem Leergewicht von 2595 Kilogramm und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3125 Kilogramm übertrifft der S 63 sogar den langen Mercedes-Maybach S 680 um mehr als 200 Kilogramm, obwohl dieser sogar über einen Zwölfzylinder verfügt. Andererseits schrumpft der Kofferraum auf ganze 305 Liter – ein bisschen wenig für eine derart große Limousine. In jede A-Klasse passt mehr.

Optisch tritt die leistungsstärkste S-Klasse ungewöhnlich sportlich auf, ist sie doch die erste offiziell von Mercedes angebotene S-Klasse, die auf den klassischen Haubenstern verzichtet. Statt dessen ist das ikonische Zeichen - wie bei AMG ohnehin üblich - zentral im Frontgrill positioniert. Optionale Pakete namens Dark Chrome oder Carbon Night sorgen für eine nochmals dunklere Anmutung.

Die bei AMG vorgenommenen Anpassungen beschränken sich keineswegs auf den leistungsfähigeren Antrieb. Die Frontschürze verfügt über große Lufteinlässe, der Diffusor am Heck ist funktional, das Chassis ist deutlich versteift – mit Aluminium-Schubfeld unter dem Motor, einer Querstrebe an der Federbeinaufnahme und einer Batteriewanne aus Kohlefaser-Verbundstoff. Das Bordnetz wurde für die Wankstabilisierung angepasst.

Im Gegensatz zu den anderen S-Klasse-Typen, bei denen die Hinterachslenkung je nach Bereifung einen Einschlag von 4,5 bzw. 10 Grad zulässt, sind bei S 63 nur 2,5 Grad möglich. „Die Abstimmung als vollwertige S-Klasse und gleichzeitig als AMG unter einen Hut zu bekommen, war die größte Herausforderung“, berichtet uns ein Entwickler.

Interessanterweise ist diese bislang stärkste S-Klasse auch gleichzeitig eine der sparsamsten – jedenfalls im offiziellen Verbrauchszyklus. Er wurde von den Regulatoren so gestaltet, um elektrifizierte Fahrzeuge zu bevorzugen, und demgemäß verbraucht der S 63 nur 4,4 Liter pro 100 Kilometer. Bis zu 33 Kilometer Reichweite soll die Batterie hergeben. Ein bisschen schwäbische Tugend muss sein – auch bei diesem 802-PS-Boliden. Die Preise stehen übrigens noch nicht fest. (aum/mkn)

Bilder zum Artikel



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG S 63.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler
