
Mercedes AMG GT 63 S E: Schneller in die elektrische Zukunft

Der erste Performance-Hybrid von Mercedes-AMG bedient sich an Technologien aus der Formel 1. Das Konzept umfasst ein eigenständiges Antriebslayout mit E-Maschine und Batterie auf der Hinterachse sowie eine selbst entwickelte High Performance-Batterie. Der Mercedes AMG GT 63 S E Performance soll den Charakter der AMG Driving Performance aus der Jetztzeit der Affalterbacher in die elektrifizierte Zukunft der Sport-Marke von Mercedes-Benz tragen. Es soll dem Hybrid-Fahrer an nichts mangeln. Eher ist Überfluss angesagt.

Der Blick auf das Antriebskonzept lohnt nicht nur der Zahlen wegen. Der AMG GT 63 S E Performance kombiniert den 4,0-Liter-V8-Biturbomotor mit einem permanent erregten Synchron-Elektromotor, einer in Affalterbach entwickelten High Performance Batterie sowie dem vollvariablen Allradantrieb AMG Performance 4Matic+. Die Kombination aus V8 und Elektromaschine erzeugt eine Systemleistung von 620 kW (843 PS) und ein maximales Systemdrehmoment von mehr als 1400 Newtonmetern. Entsprechend beeindruckend sind die Fahrleistungen des bisher stärksten Serienfahrzeugs aus Affalterbach: Die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 km/h erfolgt in 2,9 Sekunden, 200 km/h sind bereits in weniger als zehn Sekunden erreicht. Der Vortrieb endet erst bei 316 km/h.

Der 150 kW (204 PS) starke Elektromotor ist an der Hinterachse positioniert und dort mit einem elektrisch geschalteten Zwei-Gang-Getriebe sowie einem elektronisch gesteuerten Hinterachs-Sperrdifferenzial in einer kompakten Electric Drive Unit (EDU) integriert. Die leichte High Performance Batterie sitzt über der Hinterachse. Diese Auslegung ergibt zahlreiche Vorteile:

Der Elektromotor wirkt direkt auf die Hinterachse und kann damit seine Kraft unmittelbarer in Vortrieb umsetzen beim Extra-Boost beim Anfahren, Beschleunigen oder Überholen.

Die Kraft des Elektromotors kann mit vollem Drehmoment einsetzen, sodass ein besonders agiles Anfahrverhalten möglich ist. Der Fahrer erlebt dank des integrierten, elektronisch gesteuerten Hinterachs-Sperrdifferenzials einen spürbaren Performance-Zugewinn: Das Hybridmodell beschleunigt besser aus Kurven und bietet mehr Traktion.

Bei zunehmendem Schlupf an der Hinterachse überträgt sich die Antriebskraft des Elektromotors bedarfsgerecht auch auf die Vorderräder. Die mechanische Verbindung des vollvariablen Allradantriebs ermöglichen dies mit Kardanwelle und Antriebswellen der Vorderräder.

Die Positionierung an der Hinterachse verbessert die Gewichts- sowie die Achslastverteilung im Fahrzeug und bildet so die Basis für das überzeugende Handling.

Das automatisiert schaltende Zwei-Gang-Getriebe an der Hinterachse gewährleistet eine Spreizung vom hohen Raddrehmoment zum agilen Anfahren bis zur sicheren Dauerleistung bei höheren Geschwindigkeiten.

Der 400-Volt-Lithiumionen-Energiespeichers bietet eine Kapazität von 6,1 kWh und 70 kW Dauerleistung sowie 150 kW Spitzenleistung für zehn Sekunden. Die Batterie ist auf schnelle Leistungsabgabe und -aufnahme ausgelegt und nicht auf eine möglichst hohe Reichweite. Dennoch ermöglicht sie eine elektrische Reichweite von zwölf Kilometern. Das sollte in der Regel bis zum Stadtrand reichen.

Das Design mit vorn tief herunter gezogener Motorhaube, muskulösem Körper, geducktem Greenhouse und kraftvollem Fastback verdeutlicht die sportlichen Gene des

viertürigen Coupés. Die Frontschürze orientiert sich in ihrer Formgebung an der des zweitürigen AMG GT. Die äußeren Lufteinlässe sind weiter und spitzer zulaufend in Richtung Wagenmitte geformt. Der Luftstrom wird durch drei vertikale Finnen zu den Radhauskühlern kanalisiert. Erkennungsmerkmale am Heck sind die Heckschürze mit integrierter Plug-in Ladeklappe und die rot hinterlegte Modellbezeichnung. Mit dem Hybrid führt AMG außerdem außen geriffelte Trapez-Doppelendrohrblenden ein. Seitlich weist die Kotflügel-Plakette „E Performance“ auf den Hybridantrieb hin.

Als neues Flaggschiff der Baureihe ist der AMG GT 63 S E Performance besonders umfangreich ausgestattet. Er erhielt alle Aufwertungen der jüngsten Modellpflege wie das AMG Ride Control+ Fahrwerk mit neuem Dämpfungssystem. Serienmäßig an Bord sind auch die angepasste AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage und das MBUX Multimedia-System mit speziellen Hybridanzeigen. Einen fühl- und sichtbaren Mehrwert bietet auch das Lenkrad mit Doppelspeichen-Design und den fugenlos integrierten Schaltflächen. Mit dem runden Lenkradtasten und Drehen- und Drücken-Bedienlogik lassen sich wichtige Fahrfunktionen und die sieben Fahrprogramme „Electric“, „Comfort“, „Sport“, „Sport+“, „RACE“, „Glätte“ und „Individual“ ansteuern. Neu ist die Möglichkeit, die Rekuperationsstufen des Hybridantriebs über die Lenkradtasten auszuwählen. (aum)

Bilder zum Artikel



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler
