

Pressepräsentation Mercedes-Benz E 63 AMG: „S“ wie sauschnell

Von Peter Schwerdtmann

Wer wissen will, wie Mercedes-Benz AMG sein Ziel erreichen will, bald 30 000 AMG pro Jahr zu verkaufen, der kann die Strategie schon ganz gut an den AMG-Modellen der neuen E-Klasse ablesen, besonders am E 63 S AMG 4Matic T-Modell. Das ist das erste T-Modell von AMG mit dem neu entwickelten Allradantrieb und das erste, leistungs- und luxusgesteigerte S-Modell, das die bisherigen Performance-Varianten ablöst. Wenn auch noch der A 45 AMG und der CLA 45 AMG anrollen, dann ist klar, wie man 2017 zum 50. Jahrestag der Gründung von AMG den Absatz vervielfachen will: Modellvielfalt.

Mehr als 30 Modelle kündigte AMG jetzt bei der Präsentation der AMG-Varianten der neuen E-Klasse im Raum Barcelona an. Wie wohl der Allradantrieb 4Matic in der sportlichen AMG-Variante bei eingefleischten Heckantrieb-Fans ankommt? AMG-Kunden wollen immer die technisch hochwertigste Lösung, hat uns AMG-Chef Ola Källenius gesagt. Dann muss er sich um die Verteilung auf die Varianten wohl kaum Gedanken machen.

Den Hinweis auf die stets technisch hochwertigsten Lösung hatte Källenius in erster Linie auf den Motor bezogen, nämlich als Antwort auf die Frage, warum AMG so viel Wert auf effiziente Motoren legt, obwohl sich der normale AMG-Kunde wenig Sorgen um seine Tankrechnung mache. Der V8 Biturbo, so etwas wie der neue Standardmotor bei AMG, braucht im Durchschnitt (nach EU-Norm) in der E 63 AMG-Limousine nur 9,8 Liter auf 100 km und kommt selbst in der allradgetriebenen S-Variante mit 10,5 Litern aus. Das ist ein Wort bei 5,5 Liter Hubraum, 410 kW / 557 PS und einem Drehmoment von 720 Newtonmetern (Nm) oder beim S-Modell 430 kW / 585 PS und 800 Nm.

In der S-Version schafft die Limousine – was für ein altmodisches Wort für so einen Hightech-Renner – den Sprint von 0 auf 100 in 3,6 Sekunden. Ohne die zusätzlichen S-PS braucht der Zweitonner 0,6 Sekunden mehr. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250

km/h eingebremst. Wer diese Werte erleben will, kommt mit dem Normverbrauch bestimmt nicht davon. Auf den kurvenreichen Bergstrecken oberhalb Barcelonas wollten wir das Traktionspotenzial des neuen AMG mit Allrad und Hinterachsdifferenzial in den Serpentine ausleben und fanden uns auf der Tankanzeige zwischen 16 und 17 Litern wieder.

Wir waren im Modus „Sport+“ gefahren, bei dem alles ein bisschen schneller und giftiger reagiert. Im „Comfort“-Modus säuselt der AMG nicht gerade, aber er wird doch zu einem angenehm starken Fahrzeug mit Langstreckentauglichkeit und familienfreundlichen Eigenarten. Diesen harmonischen Zustand kann man aber rasch wieder ändern, indem man die Race Start-Funktion der Speedshiftautomatik nutzt, um so das optimale an Beschleunigung und das maximale an Acht-Zylinder-Sound zu erleben.

Wer vor der Limousine und dem Kombi steht, der könnte schnell zu dem Urteil kommen, das T-Modell habe vom Design die bessere Möglichkeit erhalten sich durchzusetzen. Denn der Kombi wirkt gestreckter und schneller als die Limousine. Die kann zwar auch eine Menge mehr Design-Drama aufbieten, aber so ein Kofferraum-Heck wirkt speziell auf einen Bewohner der Kombi-Nationen Mitteleuropas angesichts des neuen T-Modells noch konventioneller.

Sonst bedienen sich beide Varianten derselben Design-Element: der große Zentralstern im Kühlergrill, getragen von zwei Chrom-Querstreben („Twin blades“ genannt), der AMG-Frontschürze mit dem neuen, dreidimensionalen Luftleitelement („A-blade“ genannt) sowie den seitlichen übergroßen Lufteinlässen prägen das Gesicht, 18-Zoll- oder beim S-Modell 19-Zoll-Räder (hinten jeweils dicker als vorn) sowie der Schriftzug „V8 Biturbo“ die Seitensicht und eine dicker Sportauspuff mit jeweils zwei seitlichen Endrohren samt groß dimensionierter schwarzer Diffusor das Heck. Man erkennt heute am Äußeren eher, was er kann.

Doch unter dem aggressiveren Blech steckt eben auch eine echte E-Klasse, die beim aktuellen Facelift insgesamt elf neue oder überarbeitete Fahrerassistenzsysteme an Bord haben kann, die alle dem Komfort und der Sicherheit dienen. Das ist auch ein Bestandteil der AMG-Strategie, ebenso wie die Preise. Aber über Preise spricht man in dieser Klasse nicht mehr, weil sowieso kaum ein Auto die Produktion so verlässt, wie es im Katalog abgebildet war. AMG kann gar nicht genug an Individualisierung anbieten. (ampnet/Sm)

Daten Mercedes-Benz E 63 AMG S 4Matic T-Modell

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,90 x 1,87 x 1,52

Motor: Achtechs-Zylinder-Ottomotor, 5461 ccm, Direkteinspritzung, Biturbo

Leistung: 430 kW / 595 PS bei 5500 U/min

Maximales Drehmoment: 800 Nm zwischen 1750 und 5000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 10,5 Liter auf 100 km

Kohlendioxidemission: 246 g/km / Euro 5 / Effizienzklasse F

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (elektronisch begrenzt)

Leergewicht / Zuladung (maximal): 2045 kg / 535 kg

Wendekreis: 11,7 m

Räder /Reifen: vorn 9,0Jx19, 255/35 ZR 19; hinten 9,5Jx19, 285/30 ZR 19

Kofferraum: 695 bis 1950 Liter

Basispreis: 121 023 Euro

Bilder zum Artikel:



Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell.



Mercedes-Benz E 63 AMG



Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell.



Mercedes-Benz E 63 AMG



Mercedes-Benz E 63 AMG



Mercedes-Benz E 63 AMG



Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell.



Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell.



Mercedes-Benz E 63 AMG T-Modell.