

---

## Fahrbericht Mercedes-AMG GT 63 S E Performance: Hier geht es um die Leistung

Von Matthias Knödler, cen

Ein Plug-in-Hybrid, das ist nur allzu häufig nicht „das Beste aus zwei Welten“, sondern ein unglücklicher Kompromiss, um fragwürdige Emissionsvorschriften zu erfüllen und ein Fahrzeug subventionsfähig zu machen. Jetzt zeigt AMG mit dem GT 63 S E Performance, dass es auch anders geht. „Die Hardware musste cool werden“, formuliert es ein AMG-Ingenieur. Und das, soviel sei vorweggenommen, ist ihm und seinen Kollegen auch gelungen.

Zwar bedeutet die Teil-Elektrifizierung dieses Spitzenmodells der viertürigen GT-Baureihe ein Mehrgewicht von 250 Kilogramm, wovon 89 Kilogramm auf den Akku entfallen. Weniger geht aber nicht: „Mehr können wir eigentlich nur beim Motor einsparen“, heißt es. Aber vielleicht tut sich ja irgendwann noch etwas bei den Batterien, wo große Technologiesprünge bekanntlich immer um die Ecke stehen.

Das Zusammenspiel zwischen Verbrennungs- und Elektromotor, bei vielen Hybriden eine holprige Angelegenheit, muss bei einem Auto wie diesem AMG perfekt gelöst werden, genauso wie der Übergang von der Rekuperation zur hydraulischen Bremse. Beide Antriebe müssen stets als Einheit agieren: Eine extreme Herausforderung für die Software-Ingenieure.

Die Batterie des GT 63 S E Performance wurde speziell auf Hochleistung ausgelegt und von AMG in Affalterbach selbst entwickelt. Dabei sind etliche Besonderheiten herausgekommen. So werden die 560 Zellen in 14 Modulen direkt mit einer speziellen Kühlflüssigkeit umspült; normalerweise werden nur die ganzen Module gekühlt. Das ist billiger, aber für spontane und dauerhafte Leistungsabgabe und -aufnahme nicht so effektiv.

Die Batterie sitzt auf einem Zwei-Gang Getriebe an Hinterachse und E-Motor. Dort sind die Wege kurz und die Kraft wird unmittelbar aufs Rad übertragen (oder kurzer Weg zum Rekuperieren). Wie auch Porsche im Taycan verwendet AMG zwei Gänge für den E-Motor, damit elektrische Unterstützung bis zur Vmax gewährleistet ist, die hier mit 316 km/h übrigens deutlich höher liegt. Bei 140km/h erreicht der Elektromotor seine Maximaldrehzahl von 13.500 U/min, dann wird unmerklich in den höheren Gang geschaltet. Positiver Nebeneffekt des eigentlich unwillkommenen Zusatzgewichts: Der Schwerpunkt verschiebt sich um vier Punkte nach hinten zu einer Idealverteilung von 50:50.

Auf der Beifahrerseite sitzt ein sanft agierender Hochvolt-Riemenstarter. Er kommt auch im Stau zum Einsatz, um das Bordnetz zu stützen. Es gibt kein Zwölf-Volt-Startsystem mehr. Man kann übrigens rein elektrisch anfahren, nur mit der Hinterachse, aber die Kraft des Elektromotors kann bei Bedarf auch über die Getriebekupplung für die Allradanwendung nach vorne gezogen werden. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert im E-Modus weniger als zehn Sekunden.

Besser kann es der GT 63 S E Performance natürlich, wenn der V8 mitarbeitet. Dann liegen nach zehn Sekunden nicht 100 km/h, sondern bereits über 200 km/h an. Der Standardspurt auf Tempo 100 wird in lediglich 2,9 Sekunden absolviert. Reichweite war übrigens sekundär, so die AMG-Ingenieure. Trotzdem ist dieses Auto überraschend sparsam: Nur 7,9 Liter Kraftstoff der mittlerweile überaus teuren Essenz strömen im WLTP-Zyklus durch die Einspritzdüsen.

Nach der Theorie ist es Zeit, Platz zu nehmen in einem Interieur, das zwar Komponenten

der E-Klasse aufweist, sich jedoch gleichzeitig mit Elementen aus dem zweitürigen GT überaus sportlich präsentiert. Per Drehknopf am Lenkrad kann zwischen den Modi Comfort, Individual, Elektrisch, Sport, Sport+ und Race ausgewählt werden. In „Comfort“ fährt das Auto automatisch elektrisch los und wechselt auch in Ortschaften immer wieder in den E-Betrieb. Richtigen Abgassound gibt es erst ab „Sport+“ zu hören, in allen Programmen jedoch kann der Fahrer das Abblasen der Turbos genießen.

Über Leistungs- und Drehmomentmangel braucht man sich angesichts einer Systemleistung von 843 PS und bis zu 900 Newtonmetern nie zu beklagen. Es ist AMG wirklich gelungen, ein nahtloses Zusammenspiel von V8 und Elektromotor zu schaffen. Bei etwas längeren Bergabfahrten und längerem Bremsen ist es eindrucksvoll zu sehen, wie schnell die Prozente der Batterieladung hoch gehen. Technikfreunde können sich die entsprechenden Balkendiagramme in das Fahrerdisplay schalten.

Das Luftfahrwerk kommt mit der Leistung und den fast 2,4 Tonnen Gewicht zu zurecht, wurde jedoch anders abgestimmt, um Rolleffekten entgegenzuwirken. Mit neuen Dämpfern, die über außenliegende Ventile verfügen, wurde eine um 200 Prozent größere Spreizung erreicht, Zug- und Druckstufe lassen sich jetzt erstmals unabhängig voneinander ansteuern. Zwei Drittel des Potentials wurden nach Kundenrückmeldungen in besseren Komfort investiert, AMG sagt jedoch, das Auto sei auch agiler geworden. Übrigens will der GT 63 S E Performance den Fahrstil des Fahrers erkennen und sich entsprechend anpassen. Hobby-Renningenieure können mannigfache Daten aufzeichnen und am heimischen Rechner auswerten.

Auf dem Monteblanco-Rundkurs bei Sevilla konnten wir uns von der Rennstreckentauglichkeit des neuen Hybriden überzeugen. Trotz hohen Gewichts und Allradantrieb bleibt er erstaunlich lange neutral, zeigt nur bei Nässe leicht das Heck. Dass man ihn auch elektrisch fahren kann, soll die „Akzeptanz der Umgebung“ steigern; uns gefällt vor allem das Performance-Plus. Mit dieser Form der Elektrifizierung können sich auch Petrolheads anfreunden...

Mit einem Einstandspreis von 197.600 Euro liegt der GT 63 S E-Performance rund 22.000 Euro oberhalb des 639 PS (470 kW) starken GT 63 S ohne Hybridisierung, dem er durchaus überlegen ist. Eine sinnvollere Alternative ist der GT 63 mit 585 PS (430 kW), der mit 158.163 Euro deutlichen Respektsabstand hält. Und natürlich gibt es die deutlich günstigeren Sechszylinder, während der ursprünglich geplante Diesel niemals gekommen ist.

Nur einen Wermutstropfen mussten wir verzeichnen: Schade, dass es die von klassischen AMG-Modellen inspirierten Fünf-Loch-Aero-Felgen nicht mehr gibt. Aber das ist Geschmackssache. Während die Qualitäten dieses sportlichen Viertürers völlig außer Zweifel stehen. (Matthias Knödler, cen)

#### Daten Mercedes-AMG GT 63 S E Performance

Länge x Breite x Höhe (m): 5,05 x 1,95 x 1,45

Radstand (m): 2,95

Antrieb: V8-Benziner, 3982 ccm, zwei Turbolader, Allrad, 9-Gang-Automatik, 2-Gang-E-Motor

Systemleistung: 620 kW/843 PS

Max. Drehmoment: 900 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 316 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter

CO2-Emissionen: 180 g/km (Euro 6d final)

Leergewicht / Zuladung: min. 2380 kg / max. 380 kg

Basispreis: 197.600 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



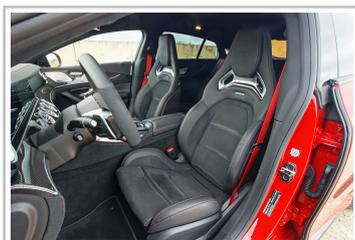
Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



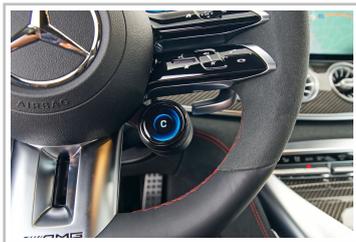
Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



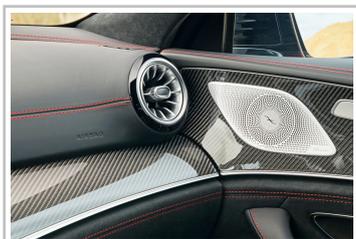
Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---