

CLASSIC DRIVER

Mercedes-Benz CLS 63 AMG: Coupé unter Hochdruck



San Diego, Kalifornien. Mercedes-Benz lädt zu ersten Testfahrten mit dem neuen viertürigen Hochleistungscoupé, dem CLS 63 AMG. Wie sich der kraftvolle Schwabe mit neuem 5,5 Liter V8-Kompressor in der Praxis schlägt, lesen Sie in unserem Fahrbericht.

So ganz stimmte die Modellbezeichnung CLS 63 AMG nie: Das Vorgängermodell mit 514 PS verfügte über einen V8-Saugmotor mit nur 6,2 Litern Hubraum. Doch seit dem legendären Hochleistungsderivat der S-Klasse von 1968 wird das Kürzel 6,3 von einem besonderen Nimbus umweht – und diese historische Reverenz wollten sich die Stuttgarter nicht nehmen lassen. Auch jetzt nicht, obwohl der Hubraum nochmals reduziert wurde: Das neue Spitzenmodell der CLS-Baureihe verfügt über einen neukonstruierten V8 mit 5,5 Litern Hubraum. Dank Biturbo-Aufladung leistet er allerdings nochmal mehr als das Vorgängermodell, nämlich 525 PS. Wenn das aufpreispflichtige Performance-Plus-Paket geordert wird, können sogar bis zu 557 PS abgerufen werden. Bei solchen Leistungswerten geht auch die kleine Unkorrektheit bei der Modellbezeichnung in Ordnung. Volle Power gilt auch für den Preis: Mindestens 115.847 Euro werden für das AMG-Kraftpaket fällig.





Gegenüber dem Vorgänger sind beim Neuen keinerlei Abstriche zu machen. Die Fahrleistungen liegen auf dem Niveau deutlich teurerer Supersportwagen. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert in der stärkeren Variante ganze 4,3 Sekunden. Bei 250 km/h läuft der CLS fühlbar in die Abregelung – es sei denn, der Besitzer hat die Spitze optional auf 300 km/h anheben lassen. Das ist ab Werk in Verbindung mit einem Fahrertraining zu bekommen. Wer sich diese Option spart, wird häufiger im Abregler landen, als er vielleicht denkt. Denn der Zwischengalopp von zügigem Fahren um die 200 km/h-Marke bis zur 250 km/h-Schwelle ist eine Sache von wenigen Wimpernschlägen.



Der Antritt des CLS mit neuem V8-Kompressormotor erfolgt noch deutlich intensiver als mit dem früheren 6,2-Liter-Sauger. Der Verbrauch hat sich allerdings entscheidend verringert. Das macht ein Vergleich mit dem Schwestermodell [E 63 AMG](#) deutlich, das auf dergleichen Fahrzeugarchitektur basiert, jedoch noch das Vorgängeraggregat nutzt. Hier liegt der Verbrauch im EU-Zyklus bei 12,6 Litern pro 100 Kilometer. Der CLS 63 AMG konsumiert demgegenüber auf der gleichen Distanz nur 9,9 Liter. Nur beim Klangbild müssen gegenüber dem 6,2-Liter-Motor leichte Abstriche gemacht werden, die jedoch nur im direkten Vergleich auffallen werden.



Die Kraftübertragung wird von einer Siebengang-Automatik mit nasser Anfahrkupplung übernommen, die blitzschnell schaltet und in mehreren Stufen einstellbar ist. Im Komfort-Modus tritt ein Start-Stopp-System in Aktion, das seinen Anteil am günstigen Verbrauch leistet, jedoch nicht jeden begeistern wird. Erfahrene Sportwagenfahrer kämen jedenfalls nicht auf die Idee, den heißen Motor nach zügiger Fahrt unvermittelt abzustellen.



Der von uns gefahrene CLS 63 AMG war mit einem speziell geformten, für unseren Geschmack allerdings erheblich zu großen Alcantara-Lenkrad ausgestattet, mit dem er sich jedoch ausgesprochen präzise um Kurven dirigieren lässt. Das in drei Stufen verstellbare Fahrwerk wird allen Einsatzbereichen gerecht. Das Stabilitätsprogramm ESP lässt übrigens nur bescheidene Driftwinkel zu, ist allerdings auch komplett abschaltbar. Für AMG-Kunden ist das durchaus von Bedeutung: Nicht wenige von ihnen testen die Limitationen ihres Fahrzeugs auch mal auf der Rennstrecke aus.





Das Interieur des CLS wurde von AMG deutlich modifiziert. Neben dem speziellen Lenkrad gibt es eine eigenständige Instrumentierung, bei der allerdings der Drehzahlmesser nach wie vor ein Schattendasein neben dem überdimensionierten Tacho führt. Dafür ist der Gangwahlhebel dorthin gewandert, wo er hingehört: Auf die Mittelkonsole. Beim normalen CLS ist er als Lenkstockstummel ausgeführt.



Obwohl der CLS schon von Haus aus demonstrativ sportlich gezeichnet ist, fiel es den AMG-Entwicklern leicht, noch einmal nachzuwürzen. Der Kühlergrill mit klassischer Mittelstrebe erinnert an den Flügeltürer SLS, und die vorderen Lufteinlässe sind so groß dimensioniert, dass Verwechslungen ausgeschlossen sind.



Der CLS 63 AMG ist übrigens ein technischer Vorreiter: Sein Schwestermodell E 63 AMG zieht in Kürze mit dem gleichen Motor nach, und Hauptkonkurrent BMW wird den M5 in Zukunft ebenfalls mit einem V8-Biturbo ausrüsten. Eine Entscheidung, die wir ohne Einschränkung nachvollziehen können.



Mercedes-Benz CLS 63 AMG - Technische Daten:

Viertürige, viersitzige Limousine der oberen Mittelklasse, Länge/Breite/Höhe 5,00/1,88/1,41 Meter, Radstand 2,87 Meter, 5,5-Liter-V6-Biturbo, 386 kW/525 PS bei 5.250/min (Performance Package: 410 kW/557 PS bei 5.750/min), max. Drehmoment 700 Nm bei 1.750-5.000/min (800 Nm bei 2.000-4.500/min), 0-100 km/h in 4,4 (4,3) s, Vmax 250 km/h bzw. 300 km/h (jeweils abgeregelt, höhere Abregelung mit Driver's Package), Verbrauch 9,9 l/100 km, 209 g CO₂/km, Preis 115.846,50 Euro (Performance Package: 7.735 Euro Aufpreis)







*Text: [Jens Meiners](#)
Fotos: Mercedes-Benz*

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-cls-63-amg-coup%C3%A9-unter-hochdruck>
© Classic Driver. All rights reserved.