

# CLASSIC DRIVER

## Mercedes-Benz SL 63 AMG



**Bei Mercedes-Benz ist AMG für das Sportprogramm zuständig. Optisch und vor allem technisch erhalten die Sterne hier ihre Leistungskur. Wem der frisch überarbeitete Roadsterklassiker Mercedes SL noch nicht potent genug erscheint, der ordert einfach das Kürzel AMG und erhält so einen ganz anderen Mercedes. Selten schien die Synthese aus flammender Emotion und technischer Perfektion geglückter. Selten aber auch brutaler als beim SL 63 AMG. Mercedes maximal - die Kraft und die Herrlichkeit.**

Fangen wir ganz klein an. Enthusiasten erinnern sich: In den Achtzigerjahren gab es einmal ein Mini Sondermodell, welches auf den Rufnamen „Red Flame“ hörte. Multum in parvo, zu Deutsch „viel in wenig“ lautete dessen Devise. Ganz anders gibt sich der neue Mercedes-Benz SL 63 AMG. Auch er glüht rot. Doch mit einer viel heißeren Flamme: „Viel und noch viel mehr“ scheint sein Leitspruch zu sein. Sengend heiß brennt der 6,3-Liter-V8 Saugmotor Gummistreifen auf den Asphalt. 386 kW entsprechend 525 PS wirken brutal und bringen AMG-Passionisten schnell zum Brennen, lichterloh. Dagegen wirkt selbst der neue [Serien-SL](#) beinahe blass, was nicht nur an der weißen Lackierung liegt.





Schnell wie ein Flächenbrand in ausgedorrter Steppe greift die neue AMG Speedshift MCT 7-Gang Sportschaltung im Getriebetrakt um sich, krallt sich in Millisekunden einen Gang nach dem anderen und feuert diese Salven in den Kraftstrang. So geht es immens schnell voran. In 4,6 Sekunden ist das AMG Kraftpaket aus dem Stand bei 100 km/h angelangt, prescht eifrig weiter vor, bis der Begrenzer bei 250 km/h spürbaren Einhalt gebietet.



Hinter der Bezeichnung AMG Speedshift MCT 7-Gang-Sportgetriebe verbirgt sich eine neu entwickelte Kraftübertragung, die derzeit exklusiv im SL 63 AMG für Vortrieb sorgt. MCT steht für Multi-Clutch Technology und deutet darauf hin, dass ausschließlich Kupplungselemente den Gangwechsel übernehmen. Auf den gewundenen Alleen Mecklenburgs zeigt dieser Automat seine besonderen Tugenden: zum Einen die sportlich, direkte und agile Rückmeldung eines manuellen Getriebes, zum Anderen den Komfort einer sanft schaltenden Automatik. Alleine der Fahrer entscheidet über das Temperament des SL: Ausgestattet mit sieben Gängen, Schalt-Paddles am Volant, vier sehr unterschiedlichen Fahrprogrammen, einer Zwischengas- sowie einer Race Start-Funktion punktet das Getriebe mit beeindruckender Variabilität.



Technikfans wollen es noch etwas genauer wissen: Herzstück des neuen Sportgetriebes ist die nasse Anfahrkupplung, die in einem kühlenden Ölbad läuft und den bisherigen Drehmomentwandler ersetzt. Geringe rotatorische Massenträgheit sorgt für Dynamik und bemerkenswert schlupffreies Vorankommen. Wir haben es ausprobiert: zunächst das Fahrprogramm „C“ wie Comfort. Spürbar sanft konzertieren die sieben Gänge im Getriebestrang. Die Gaspedalkennlinie wirkt weich, das Vorankommen mühelos. Gleiten in Richtung Küste wird zum puren Genuss.



Die Seestraße bei Dassow – Programmwechsel mittels der „AMG Drive Unit“: Im „S“-Modus agieren Motor und Getriebe wesentlich spontaner. Die Gänge drehen höher aus, die Akustik ist kerniger. Rückschaltvorgänge geschehen ebenfalls spontaner. Schaltvorgänge gelingen rund 20 Prozent flinker als im Comfort-Modus. Weiter nach Klütz; Zeit für „S+“. Abermals wird die Schaltzeit um 20 Prozent verkürzt, stellt sich die Frage, was bei „M“ wie manuell passieren mag? Die endgültige Entfesselung des Kraftpakets! Der 6,3-Liter V8 Motor packt bissig zu. Gangwechsel geschehen nochmals um zehn Prozent schneller, insgesamt also eine Schaltzeitreduzierung um 50 Prozent gegenüber der Comfort-Variante. Tatsächlich dauern im Fahrprogramm „M“ die Gangwechsel nur 100 Millisekunden. Zucken Sie einmal mit der Wimper. Das dauert länger. Zwischenstopp beim Hotel Schloss Lütgenhof. Gelegenheit, um auf der Ulmenterrasse ein wenig im Bordbuch zu schmökern. Das zeigt prompt weitere Spielarten zügiger Fahrt auf.





Reichlich Kombinationsmöglichkeiten ergeben sich bei der zusätzlichen Bedienung dreier Tasten unterhalb des Drehknopfes. Hier lassen sich ESP regulieren, individuelle Fahrwerksabstimmungen vornehmen und das Setup abspeichern. Ein Druck auf die AMG Taste dieser Kontrolleinheit ruft verschiedenen Konfigurationsmöglichkeiten auf, ein längerer Druck ermöglicht die Speicherung des präferierten Setups. Wer eine freie Strecke vor sich hat, kann schließlich den Race Start aktivieren. Hierbei lässt sich maximales Beschleunigungsvermögen bei bestmöglicher Traktion abrufen. Der AMG SL regelt die optimale Anfahrtdrehzahl vollautomatisch ein – wenn nötig bis zur Höchstgeschwindigkeit. Dabei braucht der Fahrer nicht manuell zu schalten, das Getriebe wechselt die Gänge automatisch mit den kürzesten Schaltzeiten.





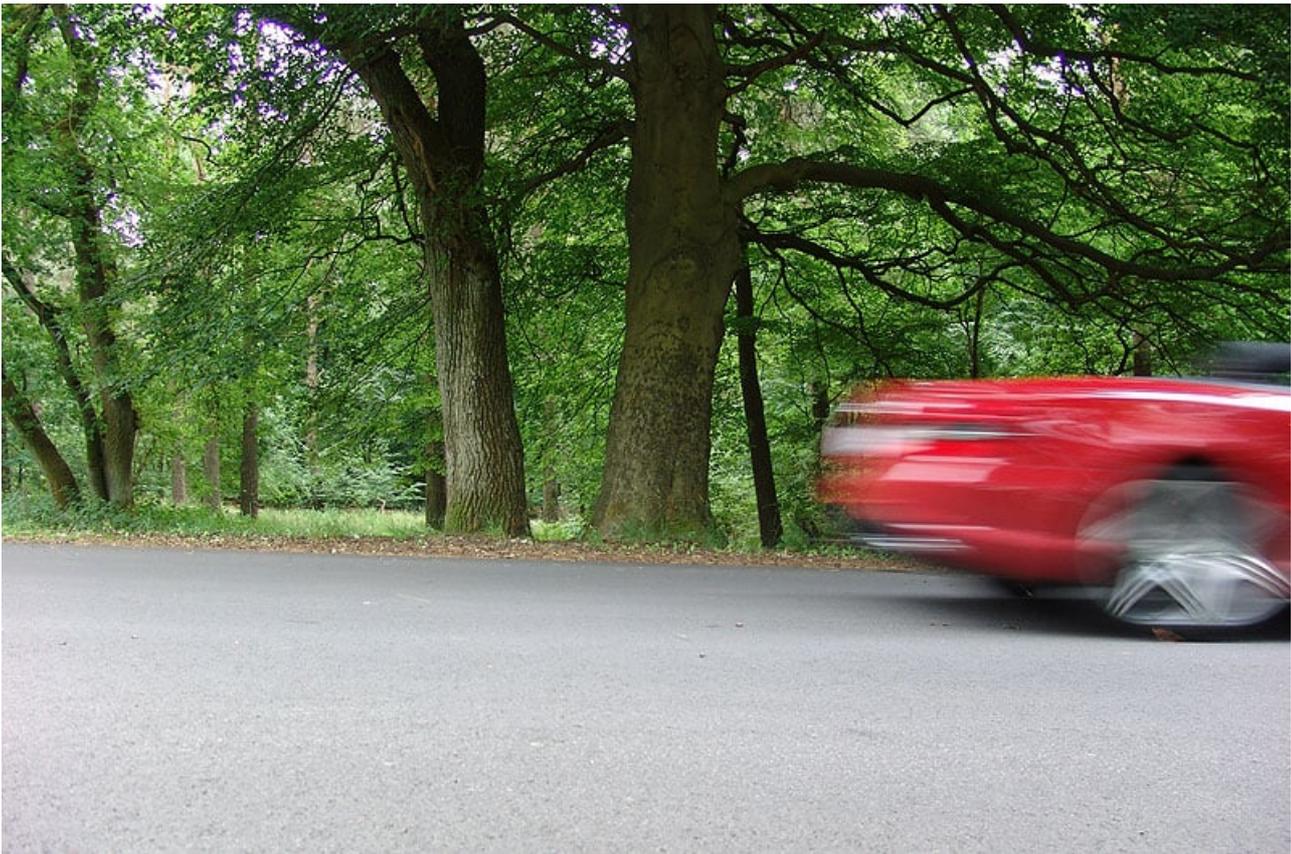
Richtig Laune macht der rote SL auch bei spontan eingeforderten Zwischensprints. Die gewundenen Strecken an der Ostseeküste bieten dazu reichlich Anlass. Schnelle Mehrfachrückschaltungen sind eine Domäne des Schnellschalters. Per Kickdown wechselt das Getriebe direkt vom siebten in den vierten Gang oder vom fünften in den zweiten Gang herunter. Bei den Programmen „S“, „S+“ und „M“ ist zudem die Zwischengasfunktion aktiv. Das klingt nicht nur sportlich, sondern ermöglicht auch gänzlich lastfreie Rückschaltvorgänge und reduziert Lastwechselreaktionen, wie sie beim scharfen Anbremsen von Kurven üblich sind. Optimieren lässt sich das Ganze noch mit dem optionalen AMG Performance Package.





Diese geballte Technik verlangt natürlich nach einem entsprechenden optischen Auftritt. Zahlreiche Designmerkmale sorgen dafür: eine neu gestaltete Frontschürze mit stärkerer Pfeilung, schwarz glänzend lackiertem Kühlergrill, vergrößerten Kühlluftöffnungen und eigenständiger Motorhaube. Die Bixenon Scheinwerfer sind dunkel eingefasst, seitliche Luftauslässe in der Frontschürze temperieren den zusätzlichen Motorölkühler. Hinzu kommen neue Außenspiegel, spezielle Seitenschwellerverkleidungen, eine Abrisskante auf dem Heckdeckel und eine bullige Heckschürze mit großem Diffusor-Einsatz, der bei genauer Betrachtung jedoch unerwartet plastilin erscheint. Etwas mehr Wertigkeit kann nicht schaden. Innen setzen das neue Sportlenkrad, Karbon-Materialien und AMG Sportsitze mit optionalem Airscarf Akzente. Allerdings wirkt die gesamte Anmutung etwas zu großserienhaft. CLC- und SLK-Fahrer dürfte das freuen, AMG-Piloten aber suchen nochmals exklusivere Haptik. Zum Schluss noch ein Vergleich: Anfang der neunziger Jahre warb Mercedes für den damals spektakulären Mercedes-Benz 500 E der Baureihe W 124 mit dem Slogan „Feuer und Seide“. Der SL 63 AMG kann auch diese seidige Geschmeidigkeit an den Tag legen. Doch er hat eben noch weitere Facetten, die das Auto zum exklusiven und schnellen Wandlungskünstler machen. Ab 145.239,50 Euro inklusive Mehrwertsteuer kann man diese Metamorphosen jeden Tag erleben. Und wer unbedingt noch mehr anlegen will, dem steht der SL 65 AMG offen – ab 221.518,50 Euro.

*Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)*

















---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**  
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)  
**Galerie**



























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-sl-63-amg>  
© Classic Driver. All rights reserved.