

Pressepräsentation Mercedes-AMG GT S: Kampf der Titanen

Von Peter Schwerdtmann

Jeder Marktführer wird gejagt. Nun tritt Mercedes-AMG an, die Sportwagen-Ikone Porsche 911 anzugreifen. Der Grund liegt auf der Hand: AMG ist längst mehr als Veredler von Mercedes-Benz-Karosserien. Das haben die Affalterbacher mit ihrer ersten Eigenkonstruktion - dem Supersportwagen SLS - bewiesen. Jetzt beginnt mit dem Mercedes-AMG GT die zweite Etappe. An wem soll sich der GT messen, wenn nicht an der Sportwagen-Ikone aus Zuffenhausen und vielleicht noch am Jaguar F-Type oder dem Audi R8? Ein Kampf der Titanen steht uns bevor.

„Wir sehen den Wettbewerb sportlich“, beschrieb AMG-Chef Tobias Moers bei der Vorstellung des GT in Kalifornien sein Verhältnis zu den anderen Sportwagen dieser Klasse und Preisklasse. Der Mercedes-AMG wird 115 430 Euro kosten, aber erst 2016 angeboten werden. Ab Frühjahr 2015 tritt mit dem Mercedes AMG GT S die stärkste Version zu Preisen ab 134 351 Euro an. Die 510 PS des GT S bieten die bessere Ausgangslage für einen ersten Vergleich. Moers und die Seinen sehen dabei gute Chancen für sich und ihr Konzept: „Wenn man als Sportwagenhersteller ernst genommen werden will, dann muss man ein solches Auto haben“, sagt Moers.

Die Messlatte liegt hoch. Wie hoch, ist aber nicht nur eine Frage der Motorleistung. Das Design ist nicht weniger bedeutend. Da hat AMG sich für eine Linie entschieden, die an die eindrucksvolle Tradition alter englischer und italienischer Karosserie-Gurus anschließt und dennoch die Verwandtschaft zum 300 SL und zum SLS erkennen lässt: lange Motorhaube, steile A-Säule, weit hinten sitzendes Greenhouse, breite Schultern und ein rundes breites Heck mit Anklängen an den Uhlenhaut-SL aus den 50er-Jahren und ausfahrender Heckspoiler.

Das Gesicht des GT mit seinen großen Lufteinlässen, den LED-Scheinwerfern und dem steil stehenden, dreidimensionalen Diamant-Kühlergrill fordert zum Nachspüren der Form mit der Hand und nicht nur mit den Augen heraus. Das sind die skulpturalen,

satten Formen, wie sie Mercedes-Benz-Chefdesigner Gordon Wagener immer fordert. Aber im Gegensatz zu den Limousinen aus seinem Team ist der GT glatt, zeigt nur positiv gespannte Flächen und verzichtet auf alle Sicken, mit Ausnahme der beiden auf der Motorhaube, die auch beim GT wieder an die Powerdomes des 300 SL erinnern. Mit dieser Form setzt sich der GT deutlich vom 911er und vom Audi R8 ab, weniger vom Jaguar F-Type. Der GT ist eine Schönheit, die sich mit ihrem puristischen Ansatz mit dem F-Type von Ian Callum messen kann.

Im Innenraum feiert Mercedes-AMG den neuen Achtzylinder-V-Motor mit einer starken Mittelkonsole, die mit jeweils vier Reglern links und rechts die acht Zylindern „spiegeln“. Insgesamt ist AMG mit diesem Interieur ein Ambiente gelungen, das die aktuelle Innenraumlinie des Konzerns zu sportiven Höhen treibt. Hier verbinden sich Leistung und Ästhetik zu einem beeindruckenden Bild. Dieses sehr aufregende Ambiente erschließt sich einem aber erst voll, wenn man in dem recht engen Greenhouse in das Etui zwischen Schweller und Mittelkonsole in den Sportsitze geglitten ist.

Die Sitzeinstellung passt für norddeutsche Sitzriesen im GT besser als im SLS. Natürlich ist alles gut ables- und bedienbar. Und auch das Touchpad als Handauflage für den Dreh-Drück-Steller des Infotainmentsystems liegt dort, wo man es intuitiv vermutet. Nur der Wählhebel für das Automatikgetriebe erfordert Aufmerksamkeit, weil er hinten auf der Mittelkonsole platziert wurde. Ein Seitenblick und ein gezielter Griff wird nötig. Aber wie oft greift man eigentlich nach dem Hebel? Das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe arbeitet eben automatisch, solange man nicht zu den Paddles greift.

Der GT ist ein Zweisitzer. Nicht einmal für eine Aktentasche, geschweige denn Kinder oder kleine Erwachsene ist hinter den Rückenlehnen Platz. Dafür bietet er unter der großen Heckklappe mit 350 Litern einen Kofferraum, der eher für den Kurzurlaub als für den Wochenendeinkauf gedacht zu sein scheint.

Das spricht nicht gegen seine Alltagstauglichkeit. Mit drei Fahrprogrammen (Comfort, Sport, Sport plus) und der vierten Stellung „Race“ beim AMG-Ride-Control-Sportfahrwerk sowie der Möglichkeit, das Fahrzeug individuell abzustimmen, bietet der der GT ein extrem breites Spektrum an Charaktereigenschaften. Der neue Vier-Liter-Achtzylinder benimmt sich entsprechend: Vom sanften Schnurren bis hin zum beeindruckenden Acht-Zylinder-Sound samt der beliebten lauten Hinweise aufs Runterschalten. Der Vier-Liter-Motor brüllt allerdings nicht mehr ganz so eindrucksvoll wie der im SLS, aber immer noch so attraktiv, dass es zu einem Stammtischthema werden wird: Was ist attraktiver – das Kreischen des Sechszylinders oder die GT-Geräuschkulisse?

Der Biturbo-Motor entwickelt seine Leistung spontan. Mit seinen maximal 650 Newtonmetern Drehmoment lässt er schon bei unserem ersten Kontakt keinen Zweifel daran zu, dass die angegebene Zeit von 3,8 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h realistisch ist. Mit dem Einbau des Motors hinter der Vorderachse und dem Getriebe an der Hinterachse erreicht der GT eine Verteilung der Achslasten auf 47 Prozent vorn und 53 Prozent hinten, was seiner Agilität zugutekommt. Trotz seines Gewichts von rund 1600 Kilogramm fühlt er sich leichtfüßig an. Auf dem Rennkurs von Laguna Seca bewies er uns dann auch, welch hohes Maß an Querschleunigung er verträgt und wie extrem gut die aufpreispflichtigen Keramikbremsen ihr Fach verstehen.

Die Voraussetzungen sind günstig, dass der GT sich in der Premium-League nicht nur behaupten, sondern auch durchsetzen kann. Nach den ersten Runden mit dem GT S wundert es niemanden, wie optimistisch bis euphorisch Moers über das Auto spricht. Er traut dem GT ein hohes Eroberungspotenzial zu, wenn er sagt, 30 Prozent, vielleicht auch 40 Prozent werden nie von ihrem Porsche abzubringen sein. Der Rest reicht ihm offenbar. Dabei hat der Mann noch viel vor. Vielleicht auch noch einen weiteren AMG-Sportwagen. Beim Motorsport will er aktiv bleiben. Die GT3-Version sei beschlossene Sache und werde schon entwickelt, sagt er. Und die Fachleute um den Altmeister Bernd Schneider herum ließen erkennen, der GT werde in der GT3-Rennserie erfolgreicher als der SLS agieren können. (ampnet/Sm)

Daten Mercedes AMG GT S

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,55 x 1,94 x 1,29

Radstand (m): 2,63

Motor: V8-Benziner, 3982 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 375 kW / 510 PS bei 6250 U/min

Max. Drehmoment: 650 Nm von 1750 - 4750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,8 Sek.

Luftwiderstandsbeiwert: 0,36

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,4 Liter

CO₂-Emissionen: 219 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1645 kg / max. 245 kg

Kofferraumvolumen; 350 Liter

Wendekreis: 11,5 m

Räder / Reifen: vorn 9,5 x 19 , 265/35 R 19; hinten 11 x 20, 295/30 R 20

Preis: 134 351 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.



Mercedes-AMG GT S.
