

Mercedes-AMG GT Roadster: Noch mehr offene Performance

Kurz nach der Weltpremiere des AMG GT R präsentiert die Sportwagen- und Performance-Marke von Mercedes-Benz zwei Roadster-Varianten des zweisitzigen Sportwagens. Neben dem AMG GT Roadster mit 350 kW / 476 PS. bereichert der GT C Roadster das Portfolio um eine komplett neue Modellvariante. Mit 410 kW / 557 PS Leistung bedient sich die offene High-Performance-Variante zum Teil beim GT R. Dazu gehört die aktive Hinterachslenkung ebenso wie das elektronisch gesteuerte Hinterachs-Sperrdifferenzial. Die um insgesamt 57 Millimeter breiteren hinteren Aluminiumkotflügel schaffen Platz für die größere Spurweite und breitere Räder, die noch höhere Kurvengeschwindigkeiten und Traktion ermöglichen.

Außerdem verfügt der AMG GT C Roadster über eine Lithiumionen-Batterie und ist besonders exklusiv ausgestattet – unter anderem serienmäßig mit der Innenausstattung in Leder Nappa, dem Performance- Lenkrad in Leder Nappa/Mikrofaser und dem zusätzlichen Fahrprogramm „Race“. Die Spitzenleistung liegt 35 kW (47 PS) über dem AMG GT S und 20 kW / 28 PS unter dem Mercedes-AMG GT R. Der GT C beschleunigt mit dem 4,0-Liter-V8-Biturbo in 3,7 Sekunden (GT Roadster: 4,0 Sek.) auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 316 km/h (302 km/h). Das maximale Drehmoment von 680 Newtonmetern liegt zwischen 1900 und 5750 Umdrehungen in der Minute an (630 Nm bei 1700–5000 U/min).

Auch das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe in Transaxle-Anordnung an der Hinterachse haben die AMG-Entwickler mit modifizierter Hard- und Software an die neue Leistungsstufe im Mercedes-AMG GT C Roadster angepasst. Der erste Gang ist länger übersetzt, der siebte Gang sowie der Endantrieb sind kürzer ausgelegt.

Das Stoffdach beider Roadster öffnet und schließt in circa elf Sekunden, was bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h möglich ist. Die drei Verdeckfarben schwarz, rot und beige stehen passend zu den elf Exterieur- und zehn Interieurfarbtönen zur Wahl. Das dreilagige Verdeck spannt sich über eine Magnesium-/Stahl-/Aluminium-Konstruktion. Als

zusätzlicher Überrollschutz dient ein integrierter Aluminium-Querträger mit Überrollbügeln.

Beide Roadster-Varianten übernehmen vom GT R: das aktive Luftregelsystem. Senkrechte Lamellen, die sich im unteren Bereich der Frontschürze befinden, lassen sich per Elektromotor in circa einer Sekunde öffnen und schließen. Dadurch wird eine bedarfsgerechte Kühlung gewährleistet. Im normalen Fahrbetrieb, ohne erhöhten Kühlluftbedarf, sind die Lamellen geschlossen, um den Luftwiderstand zu reduzieren und die Luft gezielt in Richtung Unterboden zu lenken. Erst wenn bestimmte Komponenten vordefinierte Temperaturen erreichen und der Luftbedarf besonders hoch ist, öffnen die Lamellen und lassen maximale Kühlluft zu den Wärmetauschern strömen. Beide offenen Varianten verfügen über einen in den Kofferraumdeckel integrierten Heckspoiler. Dieser wird, abhängig vom gewählten Fahrprogramm, bei definierten Geschwindigkeiten elektrisch aus- und eingefahren. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.



Mercedes-AMG GT C Roadster.
