

## Pressepräsentation Mercedes-Benz AMG GT: Supersportler

Von Axel F. Busse

**Der jüngste Stern am Mercedes-Himmel ist ein Produkt der Zwangsläufigkeit. „Wir tun einfach das, was wir am besten können“, sagte AMG-Chef Tobias Moers bei der Weltpremiere des neuen GT in Affalterbach. Das Sportcoupé soll Rennstrecken-Performance und Alltagstauglichkeit auf ideale Weise miteinander verbinden.**

Nicht ohne Grund hatte der Daimler-Konzern drei Wochen vor dem Pariser Autosalon in die schwäbische Provinz geladen. Bei der Premierenshow in der französischen Hauptstadt müssen sich die Neuvorstellungen die Aufmerksamkeit des Publikums teilen. Jetzt ist das Interesse konzentriert auf ein Fahrzeug, wie es allenfalls mit dem eingestellten Supersportwagen SLS AMG verglichen werden könnte.

Der Mercedes-Benz AMG GT wirkt zwar durch sein Konstruktions-Prinzip wie ein Nachfolger, ohne aber dem SLS nacheifern zu wollen. Der hinter der Vorderachse eingepasste V8-Motor gehört zu den Parallelen, ebenso das an der Hinterachse montierte Getriebe. Damit wird eine optimale Gewichtsverteilung erreicht, die beim AMG GT 47 Prozent auf die Vorderachse und 53 Prozent auf die angetriebenen Hinterräder bringt. Als zweites Modell, das komplett in Eigenregie von der Sportabteilung des Mercedes-Konzerns erdacht und erbaut wurde, wartet es zusätzlich mit zahlreichen Innovationen auf. Erstmals bei einem AMG-Triebwerk sind zum Beispiel die Turbolader zwischen den Zylinderbänken angeordnet, was sowohl Vorteile bei zu beanspruchenden Bauraum als auch beim Ansprechverhalten des Triebwerks bringt.

Der vier Liter große V8-Motor ist technisch verwandt mit dem aufgeladenen Vierzylinder des A 45 AMG. Beispielsweise verbindet sie ein identisches Bohrung-/Hub-Verhältnis. Das mit dem Kürzel M 178 versehene neue AMG-Aggregat hat 3982 Kubikzentimeter Hubraum. Zusätzlich zu einer Basis-Leistungsstufe mit 340 kW/462 PS wird es noch als S-Version mit 375 kW/510 PS angeboten. Die Durchzugskraft wird dann 600 bzw. 650 Newtonmeter betragen, was jeweils deutlich unter 2000 Umdrehungen erreicht wird.

Beide Motor-Varianten sollen nach EU-Norm mit weniger als 9,5 Litern Kraftstoff je 100 Kilometer auskommen.

Von entscheidender Bedeutung für sportliches Auftreten ist bekanntlich das Verhältnis von Fahrzeuggewicht zur Motorleistung. Die zu 93 Prozent aus Aluminium gefertigte Rohkarosserie wiegt nur 231 Kilogramm, Magnesium und hochfeste Stähle kommen ebenso zum Einsatz. Wer sich die Rahmenstruktur für die Frontscheibe genauer betrachtet, sieht ihr nicht die für eine Roadster-Variante notwendige stabile Auslegung an. Dennoch erscheint es nicht vollkommen abwegig, dass Mercedes-AMG wie beim SLS noch eine offene Version des GT nachlegt. Für das Coupé wird in Basis- und S-Version eine Leermasse von 1540 bis 1570 Kg angegeben, wodurch das Leistungsgewicht zwischen 3,08 und 3,33 kg/PS differiert.

Laut Hersteller sollen AMG GT und GT S damit 304 bzw. 310 km/h schnell sein. Kein Zweifel, dass die Fahrzeuge damit gegenüber den anvisierten Wettbewerbern aus Stuttgart und Neckarsulm absolut konkurrenzfähig sind. Die Werte offenbaren aber auch das Dilemma der von physikalischen Gesetzen limitierten Prinzipien, die 48 PS mehr Motorleistung fordern, um sechs Stundenkilometer mehr Endgeschwindigkeit heraus zu holen. Mit 48 PS könnte man auf der anderen Seite ein Automobil 100 km/h und schneller fahren lassen.

Doch beim AMG GT geht es noch um mehr als schnelles Fahren auf der Rennstrecke. Es soll nicht nur die menschliche Sensorik für Längs- und Querschleunigung zufrieden gestellt werden, sondern auch die Wahrnehmung von geschmeidigem Design, präziser Verarbeitung, wertvoller Materialien und außergewöhnlicher Qualitäts-Anmutung. Zuletzt darf auch Praxistauglichkeit nicht zu kurz kommen, weshalb dem AMG GT eine große Heckklappe spendiert wurde, unter der ein Gepäckvolumen von 350 Litern offen steht. Das ist glatt doppelt so viel, wie der mit einem konventionellen Kofferraumdeckel versehene SLS AMG zu bieten hatte.

Die Innenraumgestaltung soll ein Sinnlichkeit, Emotion und Perfektion zum Ausdruck bringen. Die prägnante Mittelkonsole unterstreicht die vertikale Struktur der Anordnung von Bedienelementen. Gleichzeitig spannt sich das Armaturenbrett in einem großzügigen Boden um die Insassen herum, bietet optische Anker durch vier dominante Klima-Spot-Düsen, die unter dem senkrecht stehenden Zentral-Monitor angeordnet sind. Rautenmuster auf dem edlen Leder der Sportsitze, das eingeprägte Firmenlogo, viel Edelstahl sowie Karbon und Holzoberflächen prägen das Bild. Offenporiges Holz wird in verstärktem Maße zum Einsatz kommen, denn vor allem chinesische Kunden haben Gefallen an dieser Innenraumgestaltung gefunden. Details wie rahmenlose

Seitenscheiben oder Heckblinker mit Lauflicht sollen den Gesamteindruck einer potenten Fahrmaschine auf High-Tech-Niveau abrunden.

Wenn der AMG GT ab 6. Oktober bestellt werden kann, wird natürlich eine Vielzahl von Sonderausstattungen zur Verfügung stehen, wozu auch die variable Akustik der Abgasanlage gehört. Ein Sportwagen dieser Leistungsklasse kommt ohne einen röhrenden V8-Sound nicht aus. Was das Ganze allerdings kostet, bleibt zunächst Spekulation: Als grobe Orientierungsmarke gilt die Summe von 130 000 Euro, für die S-Variante dürfte ein angemessener Aufschlag fällig werden. (ampnet/ab)

## Bilder zum Artikel

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes AMG GT.

---



Mercedes-Benz AMG GT.



Mercedes-Benz AMG GT.



Mercedes-Benz AMG GT.

---



Mercedes-Benz AMG GT.

---



Mercedes-Benz AMG GT.

---