

## Fahrbericht Mercedes-AMG GT S: Schwäbisch für Fortgeschrittene

Von Thomas Lang

**Für Jahrzehnte war die Welt der Autobauer in der Schwabenmetropole präzise geteilt und wohl geordnet. Mercedes belieferte die Standesbewussten und besser bis gut Betuchten dieser Welt mit soliden Limousinen und Geländefahrzeugen. Porsche dagegen deckte die sportlich Ambitionierten unter den Solventen ab. Dann entschieden die Sportspezialisten aus dem Stuttgarter Industrievorort Zuffenhausen zum Start ins neue Jahrhundert die alte Ordnung aus den Angeln zu heben und rückten 2002 einen erfolgreichen SUV wie den Cayenne und ab 2009 die Luxuslimousine Panamera ins Portfolio. Das Imperium unter dem Sternenbanner schlug prompt zurück. Inspiriert durch die dynamische Tochter AMG legte Mercedes 2009 den Supersportler AMG SLS auf. Der tangierte Porsche noch nicht im direkten Wettbewerb. Seit 2014 sind die Karten jedoch neu gemischt. Mit dem AMG GT zielt Mercedes direkt auf den 911 und damit auf das Herz von Porsche.**

Mit dem SLS spielte Mercedes AMG in der Preisklasse von 200 000 Euro und damit in der Liga von Ferrari oder Lamborghini. Mit den 115 430 Euro, die der GT nunmehr mindestens kostet, geht es ohne Wenn und Aber gegen den Elfer. Bei Porsche steht ein aktueller Carrera S mit 254 kW / 400 PS zu einem Basispreis von 105 173 Euro in der Liste, der AMG GT geht sogar mit 340 kW / 462 PS in Stellung.

Der potentere GT S mit 375 kW / 510 PS für 138 351 Euro zielt auf den Carrera Turbo. Der bietet zwar zehn PS mehr, kostet aber auch wenigstens 165 149 Euro. Doch keine Angst, es droht im Verlauf der folgenden Zeilen kein bereits zur Erschöpfung aufgedröselter Vergleich der beiden schwäbischen Boliden. Alleine der AMG steht im Mittelpunkt der Betrachtung.

Das hat einen einfachen Grund. Die beiden Sportler sind viel zu verschieden. Und das ist gut so. Das Layout könnte schon nicht unterschiedlicher ausfallen. Gegen den Allradler mit Heck-Boxer setzt der Mercedes die klassischen Tugenden im Autobau. Unter der

eindrucksvollen Haube kauert ein V8-Benziner mit vier Litern Hubraum. Im Geiste optimaler Gewichtsverteilung ist er hinter der Vorderachse eingebaut. Zwangsbeatmet durch zwei Turbolader und von einem einzigen Meister seines Fachs Teil für Teil von Hand zusammengefügt, was eine signierte Plakette auf der Motorabdeckung belegt, entsendet das Leichtmetalltriebwerk seine Kraft ausschließlich via Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterachse.

Mit seinen gut viereinhalb Metern Länge trägt der AMG optisch äußerlich kaum auf. Wohltuend registriert der Betrachter zudem das Beharren der Designer auf klare zeitlose Linien, die sich dem Zeitgeist des Hauses mit vielen ausschweifenden Linien, Kanten, Sicken und Bögen in Mercedes-Blechkleidern wacker widersetzen. Lange Haube, knapp geschnittener Fahrgastraum für Zwei und eine flach abfallende Dachlinie, die das Heck bis auf Höhe des Stoßfängers streckt, haben sich als Grundform für einen Sportwagen, vor allem wenn sich mit den Buchstaben GT schmückt, vortrefflich bewährt.

Innen wartet der AMG mit einem konsequent sportlichen Ambiente auf, freilich mit deutlicher Absage an alles Spartanische. Klima, elektrische Helferlein für die Bedienung, und Edel-Soundanlage rüsten den GT bis knapp 1600 Kilogramm auf. Knapp unterhalb der Moppelgrenze für einen echten Sportwagen. Die Sportsitze sind ohne Fehl und Tadel, die Sitzposition passt sich den unterschiedlichsten Abbildungen menschlichen Körperbaus wie eine Maßanfertigung an. Nach dem Platznehmen offenbart sich ein erstaunlicher Effekt. Der von außen so kompakt wirkende Sportwagen wirkt von innen gerade zu mächtig.

Der Druck auf den Startknopf eröffnet eine Klangwelt, die für Schwabenpfeile bislang vollkommen unbekannt war. Was die acht Töpfe da schon im Stand akustisch emittieren und bereits mit leichten Drücken aufs Gaspedal intonieren, geht sofort unter die Haut. Das grummelt, ballert, bollert, dass es eine Freude ist und jeden berührt, dessen Benzingeht im Blut die Promillegrenze für Alkohol wenigsten um einen Tick überbietet. Was sich fahrdynamisch anspielt, wenn die Zügel die 510 Pferde schießen lassen verdient sich ausschweifende Elegien in maniertestem Texter-Sprech. Und nichts, aber auch gar nichts wäre übertrieben. Belassen wir es also bei einem knappen „atemberaubend“. Dieses Attribut passt ebenso angemessen auf das Beschleunigungserlebnis, wenn der AMG in weniger als vier Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 schnalzt, wie auf die Querkräfte, die sich in Kurven aufbauen oder die Verzögerung durch die Bremsanlage, die in dieser Klasse gerne karbonisiert sein darf.

Je verlockender sich der Mercedes-AMG beim Ausloten seiner dynamischen Fähigkeiten gebärdet, desto deutlicher offenbart er auch die grundsätzliche Schwäche, die einem

Auto dieser Kategorie grundsätzlich anhaftet. Seine praktischen Möglichkeiten haben sich von der Wirklichkeit des Straßenverkehrs so weit entfernt wie der Taliban vom Tabledance. Ohne eine eigene Nürburgring-Nordschleife ist dieses Auto Im Alltag so deplatziert wie ein Eisbär im Streichelzoo. Für ein Fortbewegungsmittel ist dieser GT so unpraktisch, weil seine Entwickler nur das Bombastische angestrebt haben. Für ein reines Spielzeug ist er jedoch viel zu großartig entwickelt.

Ständige Fortbewegung mit diesem Schwaben für Fortgeschrittene erfordert einen gestählten Beschützerinstinkt für die Fahrerlaubnis und die Bereitschaft den Aufmerksamkeitswert mit Zielgruppen zu teilen, die ihre Fotohandys vornehmlich in verlebten, aber umso tiefer liegenden und bespoilerten Kompaktmodelle aus der weiten GTI-Familie zücken.

Natürlich locken die wachsenden Kilometerzahlen den GT-Adepten schließlich doch in die Vergleichsfalle. Nein, der Turbo von Porsche fällt eindeutig als Stichwortgeber aus. Sound, Bullenkräfte und der Blick von innen auf diese ausladende Haubenlandschaft rücken schon eher eine Corvette ins Blickfeld. Aber eigentlich ist der Mercedes-AMG GT S unvergleichlich. Und das ist als aufrichtiges Kompliment gemeint. (ampnet/tl)

#### 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, 3982 ccm

Leistung: 375 kW / 510 PS 6000 - 6500 U/min

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

Kraftübertragung: Doppelkupplungsgetriebe, sieben Gangstufen

Antriebsart: Hinterradantrieb

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,4 Liter

CO2-Emissionen: 219 g/km

Effizienzklasse: G

Leergewicht / Zuladung: 1570 kg / 245 kg

Kofferraumvolumen: 350 Liter

Tankvolumen: 65 Liter

Preis: 139 351 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.

---