
Vorstellung Mercedes-AMG GT 63 S: Er sprengt das Segment

Von Jens Meiners

Sie war der Hingucker schlechthin auf dem Genfer Salon 2017: Eine in glühendem Rot lackierte Studie von Mercedes-AMG, die als viertürige Interpretation des Sportwagens GT annonciert wurde. Schnell war klar: Das Auto geht in Serie. Und klar war dem Kenner auch, dass es sich zwar um eine Ergänzung der GT-Baureihe handelt, tatsächlich jedoch die Architektur der E-Klasse als technische Basis dient. Präziser gesagt: des Mercedes-AMG E 63. Bessere Gene kann man sich kaum wünschen, wenn neben Hochleistung auch ein sinnvolles Maß an Alltagstauglichkeit treten soll.

Allerdings haben sich die AMG-Entwickler von der technischen Basis noch einmal deutlich entfernt. Die Struktur des viertürigen AMG GT zeichnet sich durch Leichtbau und extreme Steifigkeit aus. Neben Stahl setzt AMG Aluminium- und Kohlefaser-Elemente ein. Die Laderaummulde besteht aus Kohlefaser-Verbundstoff, zwischen Rücksitzen und Kofferraum sitzt zur Versteifung eine Kohlefaser-Rückwand, auf die allerdings zu Lasten der ultimativen Performance verzichten muss, wer sich für die umlegbare Rücksitzbank entscheidet.

Die Form eines Automobils ist zwar Geschmackssache, doch es dürfte kaum jemanden geben, der sich der Faszination des zugleich muskulösen und hocheleganten GT-Viertürers entziehen kann. Besonders eindrucksvoll wirkt er mit der glatten 21-Zoll-Felge im retrofuturistischen Fünfloch-Aerodesign; verwunderlich ist indes, dass es gegen Aufpreis kein Panorama-Glasdach, sondern nur ein normales Schiebedach gibt.

Der viertürige GT ist perfekt proportioniert, das Prestigemaß zwischen Frontscheibe und Vorderachse unterstreicht seinen Hinterradantrieb. Die große und lange Haube muss sein, schließlich sitzen im Vorderwagen keine blassen Downsizing-Maschinen, sondern – je nach Variante – ein Sechszylinder-Reihenmotor oder ein V8.

Den neuentwickelten 3,0-Liter-Sechszylinder gibt es in zwei Leistungsstufen: als GT 43 mit 367 PS (270 kW) oder als GT 53 mit 435 PS (320 kW). In beiden Fällen wird ein Starter-Generator verbaut, der nicht nur für einen lautlosen und vibrationsfreien Start sorgt, sondern auch bis zu 22 zusätzliche PS aufbieten kann. Die Laufkultur eines Sechszylinder-Aggregats, dessen Zylinder in Reihe angeordnet sind, ist unübertroffen. Der Motor agiert leichtfüßig und seidenweich, die Fahrleistungen genügen hohen Ansprüchen: Der 43er sprintet in 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze liegt bei abgeregelten 270 km/h; der 53er schafft den Sprint in 4,5 Sekunden und regelt bei 285 km/h ab.

Doch es geht noch mehr, und zwar in Form eines 4,0-Liter-V8-Biturbo-Aggregats, das ebenfalls an einen Neun-Gang-Automaten gekoppelt ist und beim GT 63 585 PS (430 kW) leistet, beim GT 63 S sogar unglaubliche 639 PS (470 kW). Hier wird der Standardspurt in 3,4 bzw. 3,2 Sekunden absolviert, der Abregler tritt erst bei 310 bzw. 315 km/h gebieterisch in Aktion. Und weil der aggressive und klangstarke Achtzylinder so unerbittlich antritt, müssen diese Werte – eine freie Autobahn vorausgesetzt – keineswegs blanke Theorie bleiben.

Und so schrumpfen die Distanzen, unterbrochen allenfalls von regelmäßigen Tankstopps. Dass die angekündigte Plug-in-Hybrid-Variante mit gut 800 PS daran etwas ändern wird, darf bezweifelt werden. Doch sie wird – wegen der fragwürdigen Zertifizierungsmethoden für elektrifizierte Automobile – ihren Beitrag leisten und ihre Erfüllung darin finden, die

Emissionsbilanz zu frisieren. Günstige Realverbräuche wären wohl nur mit einem Diesel zu erreichen, doch ein Selbstzünder ist derzeit leider nicht geplant – obwohl Porsche mit der Streichung des Panamera Diesel diese Marktlücke weit geöffnet hat.

Egal welcher Motor eingebaut ist: Das Handling des viertürigen GT ist sensationell, gerade in Anbetracht der mehr als zwei Tonnen Leergewicht. Der Allradantrieb ist deutlich hecklastig ausgelegt. Auf der Rennstrecke lässt sich dieser Viertürer wie ein Supersportwagen dirigieren, per Lastwechsel in die Kurve führen und am Kurvenausgang brutal nach vorne peitschen. Es gibt einen elektrisch ausfahrbaren oder einen feststehenden, mechanisch verstellbaren Heckspoiler; der feststehende Spoiler erhöht den Abtrieb nochmals deutlich und dient damit der Fahrstabilität im obersten Geschwindigkeitsbereich.

Das Cockpit wirkt nicht ganz unbekannt, und tatsächlich übernimmt Mercedes-AMG für den viertürigen GT die obere Hälfte von der E-Klasse, inklusive der neuesten Telematik- und Infotainment-Systeme. Die untere Hälfte wird dominiert von einer Neuinterpretation der GT-Mittelkonsole, nunmehr ausgeprägt in Form eines NACA-Lufteinlasses mit digitalen, berührungsempfindlichen Schaltflächen.

Das Platzangebot ist vorn und hinten sehr gut, der viertürige GT eignet sich durchaus zur Chauffeurslimousine – genau wie der Porsche Panamera und anders als der geradezu Klaustrophobie auslösende Aston Martin Rapide.

Mercedes-Benz hat das Genre der viertürigen Coupés mit dem CLS erfunden. Der viertürige GT ist nun trotz vergleichbarer technischer Basis deutlich teurer, und zwar beim 53er um rund 20 000 Euro. Nur der GT 43 unterschreitet die Grenze zur Sechsstelligkeit: 95 260 Euro müssen für dieses Einstiegsmodell den Besitzer wechseln, der GT 53 bereits kostet 109 183 Euro. Wenn es acht Zylinder sein sollen, werden für den GT 63 mindestens 150 119 Euro fällig, und der GT 63 S erfordert mit 167 017 Euro einen weiteren Aufschlag.

Aber der AMG GT ist eigentlich auch kein viertüriges Coupé mehr, sondern ein viertüriger Supersportwagen. Wie die Konkurrenz darauf reagiert, bleibt abzuwarten: Der Audi A7 ist in der neuen Modellgeneration näher an den A6 gerückt als bisher, während BMW den Nachfolger des 6er Gran Coupé als 8er Gran Coupé bezeichnet – ohne die Produkteigenschaften grundlegend zu verändern. Der viertürige AMG GT ist an die Spitze gerückt.

Daten Mercedes-AMG GT 63 S

Länge x Breite x Höhe (m): 5,05 x 1,87 x 1,44

Radstand (m): 2,95

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

Leistung: 470 kW / 639 PS bei 5500 - 6500 U/min

Max. Drehmoment: 900 Nm bei 2500 - 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,3 Liter

Effizienzklasse: F

CO₂-Emissionen: 257 g/km (Euro 6d Temp)

Leergewicht / Zuladung: 2120 kg / 440 kg

Kofferraumvolumen: 461 Liter

Max. Anhängelast: 2100 kg

Wendekreis: 12,6 m

Räder / Reifen: 9,5 J x 20 / 265/40 ZR 20 vorn, 11,5 J x 20 / 295/35 ZR 20 hinten

Preis: 167 017 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



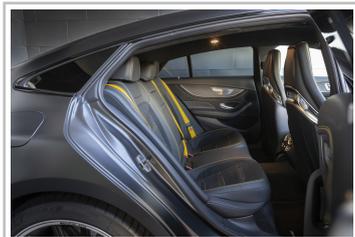
Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



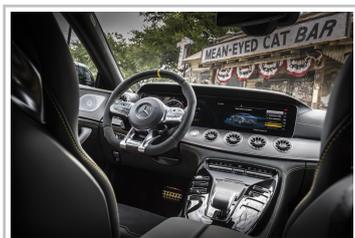
Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG GT 63 und unser Autor Jens Meiners.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler