



Mercedes AMG GT SPEEDSHIFT DCT

Zweitüriges Coupé der Oberklasse (340 kW / 462 PS)

Mit der ellenlange Motorhaube, eine Fahrzeugbreite von knapp zwei Meter bei einer Karosseriehöhe von unter 1,30 Meter und dem wuchtigen Heck verkörpert der AMG GT mustergültig die Proportionen eines Sportwagens. Der Vierliter-V8-Biturbomotor mit einer Leistung von 340 kW/462 PS und 600 Nm sowie Fahrleistungsdaten wie 4,0 s von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 304 km/h lassen einen aufhorchen. Dank Frontmittelmotor und Getriebe in Transaxle-Anordnung an der Hinterachse ist eine Gewichtsverteilung von 47 % vorn zu 53 % hinten möglich, die Fahrdynamik und -spaß pur verspricht. Beim Betätigen des Start-Knopfes faucht das Aggregat lautstark auf und lässt auch dank AMG-Sportabgasanlage akustisch keine Wünsche offen. Jeder Gasstoß wird mit lautem Motorgeräusch untermalt, im Modus Sport+ „brüllt“ der Mercedes aufdringlich los. Dank straffem Fahrwerk und sehr direkt ansprechender Lenkung lässt sich der AMG GT extrem dynamisch und agil bewegen. Der Zweisitzer möchte aber beherrscht werden. Die brachiale Leistungsentfaltung und die spitze Lenkung fordern den Fahrer ständig und verlangen ihm dauerhafte Konzentration ab. Sowohl die mechanische Differenzialsperre als auch die Traktionskontrolle haben bei voller Beschleunigung ihre liebe Not, keine schwarzen Striche auf den Asphalt zu malen - auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten. Doch die beeindruckenden Fahrleistungen haben spätestens an der Tankstelle ihren Preis. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei hohen 10,7 Litern Super-Plus auf 100 Kilometer. Das anspruchsvolle Fahrverhalten, der unbequeme Einstieg, die nur mäßige Übersichtlichkeit und der dürftige Fahrkomfort schmälern die Alltagstauglichkeit des Sportwagens. Deutlich geschmälert wird bei einem Grundpreis von 115.430 Euro auch der Geldbeutel. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Aston Martin DB9, Chevrolet Corvette Stingray Coupé, Porsche 911 Carrera Coupé.

- +** LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung, standfeste Bremse, extreme Fahrleistungen, Notbremssystem serienmäßig, Spurhalte- und Totwinkelassistent optional erhältlich
- kleiner Kofferraum, mäßige Alltagstauglichkeit, hoher Kraftstoffverbrauch, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,5 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,7 Senioren

2,4 Langstrecke

4,6 Transport

1,1 Fahrspaß

3,5 Preis/Leistung

Stand: Februar 2016
Text: Martin Brand

3,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

⊕ Der AMG GT verkörpert mit seiner langen Motorhaube und der breiten sowie extrem flachen Silhouette einen zweisitzigen Sportwagen par excellence. Rahmen und Karosserie sind weitgehend aus Aluminium hergestellt. Die Verarbeitung liegt auf gutem Niveau, im Detail lassen sich jedoch kleine Nachlässigkeiten feststellen. Die Übergänge der einzelnen Karosserieteile sind weitgehend bündig und das Spaltmaß ist gleichmäßig, wenn auch insgesamt breit. Der Unterboden ist aufwändig verkleidet und komplett glattflächig. Während sich in den hinteren Radhäusern eine schalldämmende Verkleidung findet, wurde vorn einfacher Kunststoff verwendet. Dadurch sind bereits kleinste Steinchen deutlich im Innenraum wahrnehmbar. Die Türausschnitte sind sehr gut nach außen abgedichtet, Einstiegsleisten schützen die lackierten Schweller vor Kratzern. Die Innenraumverarbeitung wird ebenfalls höchsten Ansprüchen gerecht, wenn auch die verwendeten Materialien nicht auf ganzer Linie überzeugen. Das Interieur wird zwar von feinem Leder dominiert, vereinzelt wirken die verwendeten Kunststoffe wie bei den mittleren Luftdüsen sowie die verwendeten Bedienelemente etwas billig und auch die Schäumung fällt zum Teil dünn aus.

⊖ Eine Schutzklappe im Tankstutzen fehlt, sodass eine Fehlbetankung mit Diesel möglich ist, was teure Reparaturkosten nach sich ziehen kann. Acht geben sollte man beim Ein- oder Ausparken, denn die tief liegende Frontpartie ist selbst bei abgesenkten Randsteinen schon kratzgefährdet. Insgesamt fehlen sowohl an Front und Heck als auch an den Flanken Stoßleisten, die den Lack schützen. Dass Bedienelemente aus Mercedes-Basismodellen verwendet werden, passt nicht zu einem rund 115.000 Euro Sportwagen.

4,6

Alltagstauglichkeit

Der zweisitzige Sportwagen bietet erwartungsgemäß keine gute Alltagstauglichkeit. Mit einer Tankfüllung sind trotz eines Fassungsvermögens von 65 Litern auf Basis des EcoTest-Verbrauchs nur Reichweiten von rund 605 Kilometer möglich. Gegen Aufpreis ist ein Kraftstofftank mit einem Fassungsvermögen von 75 Litern erhältlich, dann sind rund 700 km möglich. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 245 kg absolut gesehen gering aus, geht für einen Zweisitzer aber gerade noch in Ordnung.

⊖ Weder Dach- noch Heckträger dürfen montiert werden. Serienmäßig gibt es im AMG GT keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Ein Reifenpannenset gibt es zwar aufpreisfrei, es muss aber beim Konfigurieren explizit angewählt werden (nicht im Testwagen).

3,0

Sicht

Der AMG GT schneidet in diesem Kapitel trotz seiner unübersichtlichen Karosserie noch zufriedenstellend ab. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat akzeptabel aus. Die Sicht nach schräg vorn wird nicht zu stark durch die Dachpfosten eingeschränkt, nach hinten ist die Sichtbehinderung jedoch erheblich, was auch an der kleinen Heckscheibe liegt. Die kurzen Scheibenwischer sorgen für ein akzeptables Wischergebnis, vor allem oben rechts bleibt jedoch ein größerer Bereich ungewischt.



Die schmale, kleine Heckscheibe und die breiten Dachsäulen beeinträchtigen stark die Sicht nach hinten.

⊕ Niedrige Hindernisse können dank der flachen Karosserie sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer besitzen eine angenehme Lichtfarbe und sorgen für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Gegen Aufpreis ist ein Fernlichtassistent erhältlich, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet (im Testwagen). Beide Außenspiegel besitzen eine zufriedenstellende Größe und einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Optional ist das im Testwagen verbaute Spiegel-Paket erhältlich. Dann blenden der fahrerseitige Außenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

⊖ Die sehr lange Motorhaube und die tiefe Sitzposition sorgen dafür, dass das vordere Fahrzeugende kaum abgeschätzt werden kann. Auch nach hinten fällt das Abschätzen des Heckabschlusses nicht leicht. Insgesamt fällt das Rangieren mit dem AMG GT schwer, daher sind sowohl die Parktronic (im Testwagen) als auch die Rückfahrkamera (nicht im Testwagen) sehr empfehlenswerte Extras. Die Sicht im ohnehin kleinen Innenspiegel wird durch die schmale Heckscheibe weiter eingeschränkt. Es sind weder Kurven- noch Abbiegelicht erhältlich.

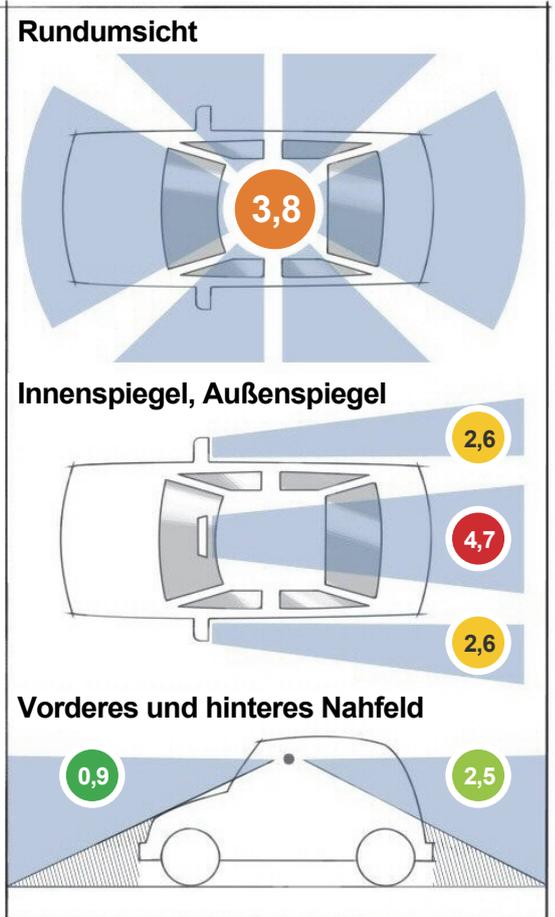
3,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Mercedes ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Damit lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen). Die Türrastungen besitzen drei Haltepositionen und sind kräftig dimensioniert. In der ersten Rastung ist der Türöffnungswinkel allerdings sehr klein, sodass man weder ein- noch aussteigen kann. Beim Auf- und Abschließen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer das Fahrzeugumfeld für kurze Zeit aus.

⊖ Das Ein- bzw. Aussteigen gelingt beim AMG GT erwartungsgemäß nicht besonders bequem. Der sehr breite Schweller liegt zwar niedrig, da sich die ebenfalls tief verbauten Sitze aber nahezu auf gleicher Höhe wie der Schweller befinden, stört er dennoch beim Einsteigen. Darüber hinaus ist auch der Türausschnitt sehr niedrig, wodurch man sich beim Ein-/Aussteigen leicht den Kopf stoßen kann. Haltegriffe über den Türen, die das Aussteigen erleichtern, fehlen. Der Mercedes lässt sich sowohl bei geöffneter Beifahrertüre als auch bei offener Heckklappe abschließen, wodurch man sich leicht aussperren kann.

5,4 Kofferraum-Volumen*

⊖ Der Kofferraum fällt sehr klein aus. Bis zur Kofferraumabdeckung finden lediglich 155 l Platz. Nutzt man das gesamte Volumen und stapelt bis zur Heckscheibe, können 435 l verstaut werden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Lediglich 155 l Volumen stehen im AMG GT für das Gepäck zur Verfügung.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe kann nur mit dem Schlüssel oder vom Innenraum aus entriegelt werden - eine praktische Taste an der Heckklappe hat sich Mercedes leider gespart. Sie lässt sich leicht anheben und schwingt weit auf - selbst über zwei Meter große Personen können aufrecht darunter stehen. Ordert man den schlüssellosen Zugang, ist eine Entriegelung auch per Fußkick unter den Stoßfänger möglich, wenn man den Schlüssel bei sich trägt (nicht im Testwagen). Die Ladeöffnung ist zwar hoch, fällt aber schmal aus. Kleine Gegenstände lassen sich im gesamten Kofferraum gut erreichen. In der Heckklappe befindet sich eine helle LED-Lampe, die den kleinen Kofferraum ausreichend ausleuchtet.
- Die Ladekante liegt knapp 80 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine 21 Zentimeter hohe Stufe. Der Kofferraum ist entsprechend der Karosserieform schmal und niedrig, sodass sich ohnehin nur kleinere Gegenstände transportieren lassen.

4,8 Kofferraum-Variabilität

- + Es wird optional ein Netz angeboten, das den Koffer- vom Passagierraum trennt. Es verhindert, dass Gegenstände von hinten nach vorn gelangen können.
- Der Kofferraum kann nicht erweitert werden. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es lediglich ein kleines Netz in der linken Seitenwand.

2,7 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit präsentiert sich zwar aufgeräumt, es sind aber nicht alle Schalter ergonomisch sinnvoll angeordnet. So liegt beispielsweise der Dreh-Drück-Steller des Multimediasystems zu weit hinten, der Lautstärkeregler ist weit weg vom Fahrer, die Schalter der Sitzheizung sind ungünstig am Himmel angeordnet, der Lichtschalter liegt aufgrund seiner Neigung nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers und auch der Schalter der Feststellbremse ist im Fußraum nur mäßig zugänglich. Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Speicher-Tasten vorhanden und das Touchpad über dem Dreh-Drück-Steller ist in seiner Funktion nicht auf Anhieb logisch. Zudem verstellt sich oft der Radiosender, wenn man versehentlich mit der Hand über das Touchpad wischt. Auch die Menüstruktur ist unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, zum Teil im Mitteldisplay. In der Summe ist eine lange Eingewöhnungszeit nötig, bis man mit allen Funktionen zurechtkommt.

+ Lenkrad und Sitze lassen sich dank des optionalen Memory-Pakets elektrisch einstellen, die Pedale sind optimal angeordnet. Der Start-Knopf befindet sich zwar unkonventionell in der Mittelkonsole zwischen den Sitzen, ist aber gut erreichbar. Für den Notfall (z.B. falls der Schlüssel nicht erkannt werden sollte) findet man im hinteren Teil der Mittelkonsole in einem kleinen Ablagefach ein Zündschloss, dort kann der Mercedes manuell gestartet werden. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und einwandfrei im Kontrast - die Skalierung (in 30 km/h Schritten) dürfte aber zugunsten der Ablesbarkeit feiner sein - immerhin lässt sich die Geschwindigkeit auch digital darstellen. Abblendlicht (Serie), Fernlicht (Option) und Scheibenwischer (Serie) sind sensorgesteuert.



Sowohl die Verarbeitung des Innenraums als auch die Funktionalität des Fahrerplatzes genügen gehobenen Ansprüchen.

Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten - auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Öl- und Getriebetemperatur lassen sich ebenfalls darstellen. Die Geschwindigkeitsregelanlage (Serie) wird via Lenkstockhebel aktiviert. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Distronic Plus) ist optional erhältlich (im Testwagen verbaut). Das 8,4-Zoll-Display des optionalen Infotainmentsystems liegt optimal und ist einwandfrei ablesbar. Schon die serienmäßigen Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Für High-End-Sound sorgt ein optional erhältliches Burmester Soundsystem (nicht im Testwagen verbaut). Die wichtigsten Bedienelemente der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Man kann auch über eine große zentrale Taste ins Klima-Menü wechseln. Allerdings lassen sich hier keine weiteren Einstellungen vornehmen. Da einige Funktionen sowohl über die Tasten als auch im Menü eingestellt werden können, sind die Funktionen aufgrund der Doppelbelegung nicht auf Anhieb eindeutig. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Automatik samt zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz. Im Dunkeln sind alle wichtigen Schalter beleuchtet. Die Anzahl an Ablagen ist zufriedenstellend.

⊖ Der Wählhebel ist sehr weit hinten positioniert und schlecht erreichbar. Die Türgriffe sind bei geöffneten Türen weit weg, die Gurtschlösser aufgrund der voluminösen Mittelkonsole schlecht zugänglich. Das nur bei aktivierter Zündung beleuchtete Handschuhfach ist recht klein und deshalb kaum nutzbar. Brauchbare Ablagen gibt es kaum.

3,2 Raumangebot vorne*

Die Beinfreiheit reicht für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m - die Kopffreiheit ist etwas großzügiger bemessen. Aufgrund der niedrigen Sitzposition, des hohen und breiten Mitteltunnels und der geringen Innenbreite ist das Raumgefühl recht beengt.

5,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Die beengten Platzverhältnisse im Innenraum erlauben nicht einmal eine Liegestellung der Vordersitz-Lehnen.

2,5 KOMFORT

3,4 Federung

Der Mercedes ist ab Werk mit einem AMG Sportfahrwerk ausgestattet. Das straffe Fahrwerk ist zu Lasten des Komforts klar auf Fahrdynamik ausgelegt. Der AMG GT zeigt kaum Aufbaubewegungen und auch Seitenneigungen fallen dank der breiten Spur und des niedrigen Schwerpunkts sehr gering aus. Regelmäßige Unebenheiten versetzen den Sportwagen aber in dauerhaftes Zittern. Einzelhindernisse und Querfugen dringen kaum gefiltert bis zu den Insassen durch. Die Federung passt ins Bild eines Sportwagens, bietet erwartungsgemäß aber wenig Komfort - lange Strecken können zur Belastungsprobe werden.

1,8 Sitze

Der AMG GT ist serienmäßig mit mechanisch einstellbaren Sportsitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis sind die im Testwagen verbauten AMG Performance Sitze erhältlich, die optional elektrisch verstellbar (Memory-Paket) sind. Diese sind auf Wunsch (aufpreisfrei) mit der Ledernachbildung Artico bezogen. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch eine echte Lederpolsterung (nicht im Testwagen).

+ Die stark konturierten Sportsitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen. Dank Memory-Paket lassen sich auch die Sitzwagen anpassen, dennoch können die Sitze für korpulente Personen zu eng sein. Die straff gepolsterten Sitze stützen den Rücken gut, der Seitenhalt ist ausgezeichnet. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein richtiges Trittbrett gibt es aber nicht. Die optionalen Lordosenstützen sind sowohl in der Intensität als auch in der Höhe justierbar.

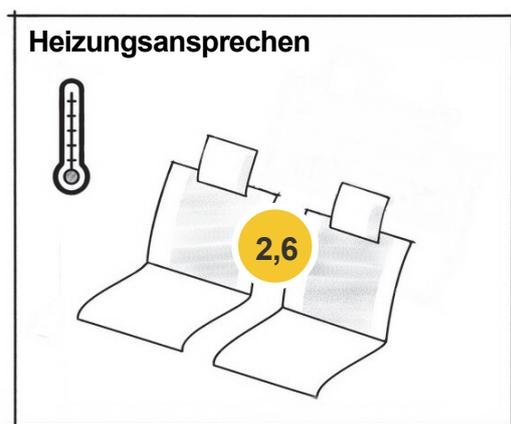
- Auf dem luftundurchlässigen Kunstlederbezug kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

3,4 Innengeräusch

Geräuschempfindlich darf man als Besitzer eines AMG GT nicht sein. Schon beim Anlassen "brüllt" der Motor auch im Innenraum gut hörbar auf. Er ist in jedem Betriebszustand präsent, der AMG Sportauspuff verstärkt den sportlich-bissigen V8-Klang. Besonders im Sportmodus und unter hohen Drehzahlen ist der Benziner sehr laut, im Schubbetrieb macht er durch Blubbern zusätzlich auf sich aufmerksam. Bei Tempo 130 herrscht im Innenraum ein Pegel von 71,4 dB(A). Windgeräusche halten sich hingegen stets im Hintergrund. Abrollgeräusche werden nicht als störend wahrgenommen, es sind aber deutliche Geräusche aus den vorderen Radhäusern wahrnehmbar, die u. a. von dagegen fliegenden Steinchen erzeugt werden. Störend fällt auch das deutlich vernehmbare Ein- und Ausfahren des Heckspoilers auf - das sollte bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse leiser von Statten gehen.

2,0 Klimatisierung

+ Der AMG GT ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik (Thermotronic) samt Aktivkohlefilter und Luftgütesensor inkl. automatischer Umluftsteuerung ausgestattet. Der Automatikmodus lässt sich in drei Intensitätsstufen betreiben. Die Luftverteilung ist jedoch nur für Fahrer und Beifahrer zusammen einstellbar. Im ADAC Heizungstest schneidet der AMG GT zufriedenstellend ab. Während die Fußbereiche schnell erwärmt werden, braucht es im Kopfbereich länger, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Der 4,0-Liter-V8-Biturbomotor leistet im AMG GT 340 kW/462 PS (GT S 375 kW/510 PS). Das maximale Drehmoment von 600 Nm liegt im weiten Bereich von 1.600 bis 5.000 1/min an.

Die Höchstgeschwindigkeit gibt Mercedes mit 304 km/h an - im öffentlichen Straßenverkehr sollten diese Geschwindigkeiten aber tunlichst vermieden werden, so hohe Geschwindigkeiten gehören nur auf die Rennstrecke. Der Sprint von 0 auf 100 km/h soll laut Hersteller nach 4,0 s abgeschlossen sein. Der AMG GT markiert einen Topwert bei den gemessenen Fahrleistungen im ADAC Autotest. Von 60 auf 100 km/h spurtet der Mercedes in gerade mal 1,7 Sekunden. Überholmanöver lassen sich in jedem Geschwindigkeitsbereich im Handumdrehen erledigen.

2,3 Laufkultur

- ⊕ Der V8-Motor besitzt eine ausgezeichnete Laufruhe - Vibrationen werden während der Fahrt so gut wie nicht in den Innenraum übertragen und sind nur im Leerlauf leicht spürbar.
- ⊖ Akustisch ist der Motor jedoch dauerhaft im Innenraum präsent. Besonders in den Modi Sport und Sport+ dringt aus der Auspuffanlage ein ohrenbetäubender Lärm.

2,3 Schaltung

Der Wählhebel ist ungünstig weit hinten positioniert und dadurch nicht optimal erreichbar. Für die Park-Position gibt es eine separate Schaltfläche. Beim Abschalten des Motors wird unverständlicherweise nicht automatisch die Park-Position eingelegt, dies geschieht erst wenn man den Schlüssel abzieht oder eine Tür öffnet. Dadurch kann das Fahrzeug bei Unachtsamkeit wegrollen.

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (AMG Speedshift DCT) ist an der Hinterachse verbaut (Transaxle) und schaltet die Gänge während der Fahrt zügig durch. Im Comfort-Modus werden die Schaltstufen komfortabel und recht sanft durchgeschaltet. Darüber hinaus gibt es eine Segelfunktion für den Schubtrieb, dabei wird im geeigneten Betriebszustand der Verbrennungsmotor vom Antriebsstrang abgekoppelt. Im Modus Sport+ liegen die Schaltgeschwindigkeiten noch ein Stück höher, die Schaltvorgänge werden aber auch wie beim manuellen Schalten mittels Paddel am Lenkrad mit deutlichem Schaltschlag quitiert. Im manuellen Modus unterstützt eine Schaltempfehlung den Fahrer. Ist aufgrund zu hoher oder niedriger Drehzahl ein manueller Schaltvorgang nicht möglich, signalisieren dies rote Warnleuchten. Beim Runterschalten wird per Zwischengas-Funktion die Motordrehzahl angehoben, wodurch Lastwechselreaktionen reduziert werden. Drückt man das Bremspedal stark durch, wird das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Losrollen gehindert (Autohold). Ein Druck aufs Gaspedal deaktiviert die Autoholdfunktion. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

⊖ Mit dem AMG GT fällt es schwer sanft und ruckfrei anzufahren. Bei leichtem Druck aufs Gaspedal schließt die Kupplung verzögert, dann wird das Gas aber zu scharf angenommen und der Mercedes macht abrupt einen Satz nach vorn. Schwierig wird das richtige Dosieren des Gaspedals, wenn man in engen Lücken rangieren möchte. Wechselt man schnell von der Fahrstufe D in den Rückwärtsgang, dauert es zu lange, bis der Gang eingelegt ist. Auch das ist hinderlich, wenn man schnell hin und her rangieren muss.

1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Gänge des Speedshift Direktschaltgetriebes sind perfekt abgestuft, wodurch in jedem Geschwindigkeitsbereich der ideale Gang zur Verfügung steht. Dank der langen Auslegung des siebten Gangs, die auch die enorme Höchstgeschwindigkeit zulässt, dreht der Motor bei Tempo 130 nur 2.400 1/min.

1,7

FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

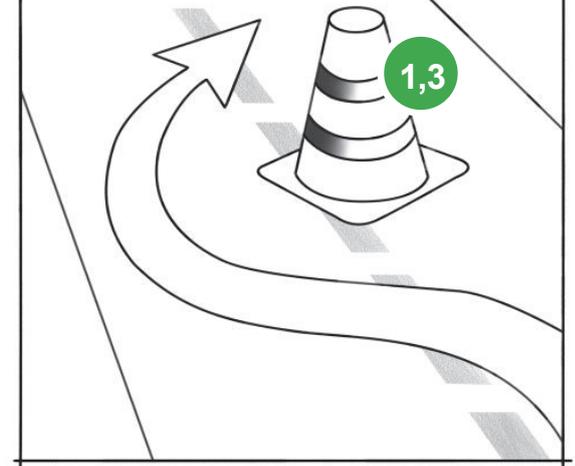
Fahrstabilität

Der niedrige Schwerpunkt und die breite Spur sorgen für eine exzellente Fahrdynamik. Das Fahrzeug reagiert selbst bei kleinsten Lenkradbewegungen und ändert schlagartig die Fahrtrichtung. Das sorgt zwar für eine ausgezeichnete Agilität, fordert den Fahrer aber auch. Kurvige Landstraßen garantieren im AMG GT Fahrspaß pur, die breite Karosserie, die brachiale Leistungsentfaltung und das direkte Lenkansprechen verlangen dem Fahrer aber auch volle Konzentration ab - ungeübte Fahrer werden schnell überfordert sein. Aufgrund der breiten Reifen läuft der Mercedes Spurrinnen stark nach.

+ Im ADAC Ausweichtest fährt der Sportwagen ein sehr gutes Ergebnis ein. Das Fahrzeug reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours manövrieren. Es wird aber auch kaum Geschwindigkeit abgebaut, wodurch ein leichter und gut beherrschbarer Gegenpendler in der Ausfahrgasse entsteht. Die Traktion des Hecktrieblers fällt angesichts des enormen Drehmoments ordentlich aus, auch wenn das mechanische Sperrdifferential und die Traktionskontrolle trotz feinfühligem und spontanem Ansprechen an ihre Grenzen kommen.

- Bei nasser Fahrbahn sollte der Fahrer das Gaspedal mit Bedacht betätigen, da die Kraft sonst bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ohne korrigierende Maßnahmen der Traktionskontrolle nur mit Schlupf an den Hinterrädern übertragen wird.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0

Lenkung*

+ Die Lenkung spricht selbst bei kleinsten Lenkradbewegungen direkt und giftig an, was den AMG GT sehr agil macht. Das Lenkgefühl ist aber nicht perfekt, da die Lenkung nach etwas Lenkeinschlag in die jeweilige Lenkrichtung selbstständig eindreht. Auf kurvigen Landstraßen oder höheren Autobahngeschwindigkeiten ist Konzentration gefragt. Der Wendekreis fällt mit 11,8 m für ein Auto dieser Fahrzeugklasse angemessen aus. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken sind nur gut zwei Lenkradumdrehungen notwendig.

- Aufgrund des sehr direkten Ansprechens ist entspanntes Fahren nicht möglich. Der Fahrer ist dauerhaft gefordert und muss korrigierend eingreifen.

1,3

Bremse

+ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 34,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Super Sport der Größe: vorn: 255/35 ZR19 96Y; hinten: 295/35 ZR19 104Y). Die Bremsanlage mit 360 mm großen Scheiben rundum zeigt sich selbst bei höchster Beanspruchung sehr standfest und frei von Fading. Das Ansprechen der Bremse und die Dosierbarkeit sind hervorragend. Wer das Fahrzeug auf der Rennstrecke bewegen möchte, kann auch auf eine Carbon-Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage zurückgreifen.

Für knapp 8.300 Euro erhält man 402 mm große Carbon-Keramikkbremscheiben vorn (hinten: 360 mm), die für höchste Belastungen ausgelegt und zudem leichter sind als die Serienbremscheiben. Für den normalen Straßeneinsatz kann man sich dieses extrem teure Extra aber bedenkenlos sparen.

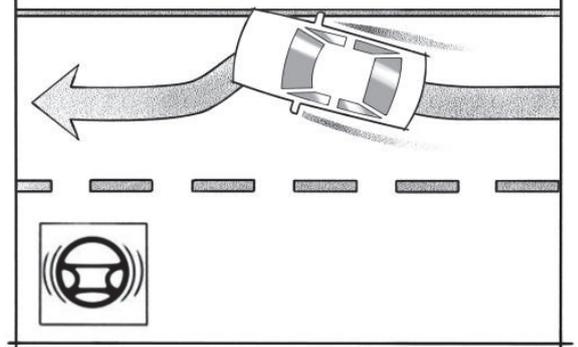
1,7 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der AMG GT bietet eine sehr gute aktive Sicherheit, wenn auch einige Assistenzsysteme nur optional erhältlich sind. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) ist serienmäßig ein vorausschauender adaptiver Bremsassistent an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 105 km/h (mit DISTRONIC PLUS bis 250 km/h) eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die reaktionsschnellen Bremslichter, um den hinterherfahrenden Verkehr zu warnen. Im Stand wird anschließend automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der optionale Spurassistent warnt den Fahrer durch Lenkradvibrationen, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich im toten Winkel befinden - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt. Der serienmäßige Attention Assist erkennt über das Lenkverhalten nachlassende Konzentration und fordert den Fahrer zu einer Pause auf. Das Reifendruckkontrollsystem überwacht jedes Rad und warnt den Fahrer bei Druckverlust. Zum Serienumfang gehört der Speedlimiter, mit dem sich die maximale Geschwindigkeit begrenzen lässt - bei Vollgas wird die Limitierung aufgehoben. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschildern (z.B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt.

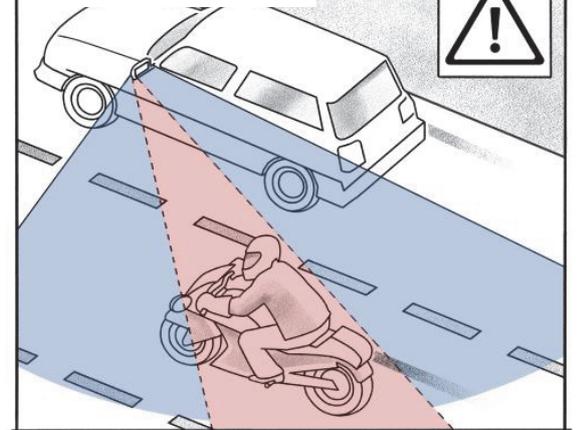
- Der Schalter für die elektrische Handbremse ist links vom Lenkrad platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist sehr klein, farblich kaum abgesetzt und sowohl ungewohnt als auch nicht im Sichtfeld des Fahrers am Dachhimmel angebracht. Im Notfall kann die Suche so unter Umständen zu lang ausfallen. In den langen Türen fehlen innen Rückstrahler oder -leuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf offene Türen hinweisen. Ein Head-up-Display, das alle wichtigen Parameter in die Windschutzscheibe projiziert, ist nicht erhältlich.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest-Ergebnis liegt vom AMG GT nicht vor.

⊕ Der AMG GT ist mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die Gurte haben sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer. Mit dem optionalen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz u.a. die reversiblen Gurtstraffer aktiviert und offene Fenster geschlossen. Die integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m. Da sie sich nah am Kopf befinden, können sie bei einem Aufprall optimal wirken. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut (E-Call). Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste im Dachhimmel ausgelöst werden.

3,1 Kindersicherheit

Auf dem Beifahrersitz dürfen nur von Mercedes freigegebene Kindersitze mit Transponder zur Airbagdeaktivierung verwendet werden. Der Gurt reicht auch für Kindersitze mit großem Bedarf. Hohe Kindersitze lassen sich unter Umständen nicht lagestabil befestigen, da sie an der integrierten Kopfstütze anstehen. Aufgrund der starken Konturierung eignet sich der Sitz nur bedingt zur Montage von Kindersitzen.

3,0 Fußgängerschutz

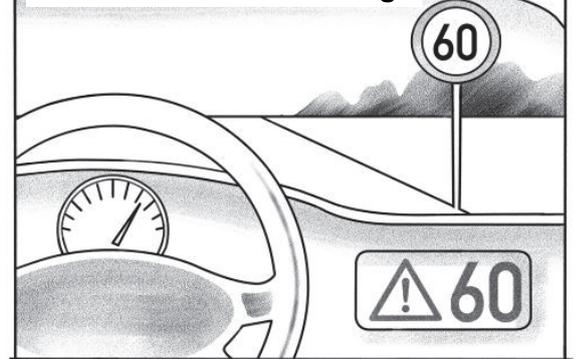
Der Fußgängerschutz sollte zufriedenstellend sein, da sich keine harten Strukturen direkt unter der Motorhaube befinden und der harte Scheibenrahmen aufgrund der langen Motorhaube weit weg von der Aufschlagzone eines Fußgängers liegt.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO₂*

– Der Verbrauch des AMG GT fällt sehr hoch aus. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 295 g/km erhält der Sportwagen nur magere elf Punkte in diesem Kapitel des EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 10,7 Liter pro 100 Kilometer. Vor allem innerorts zeigt sich der aufgeladene V8-Benziner durstig - der Mercedes konsumiert hier 15,0 l/100 km. Außerorts sind es 8,8 l/100 km und auf der Autobahn 11,7 l/100 km.

1,8 Schadstoffe

In der Summe kommt der Sportwagen auf 53 Punkte im EcoTest - das entspricht nur drei von fünf Sternen.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt nicht zu hoch aus, wenn auch der Kohlenstoffmonoxid-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas ansteigt. In diesem Kapitel erreicht der AMG GT 42 von 50 Punkten.

4,6 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Der AMG GT benötigt teuren Super Plus Kraftstoff. Da sich die Betriebskosten zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ergeben, erhält der Mercedes mit seinem hohen Verbrauch auch eine schlechte Bewertung.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

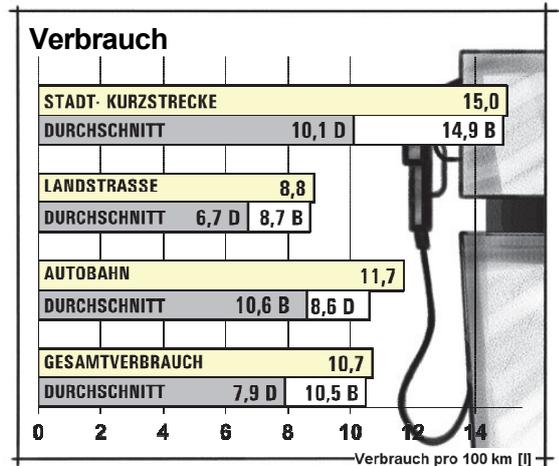
Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

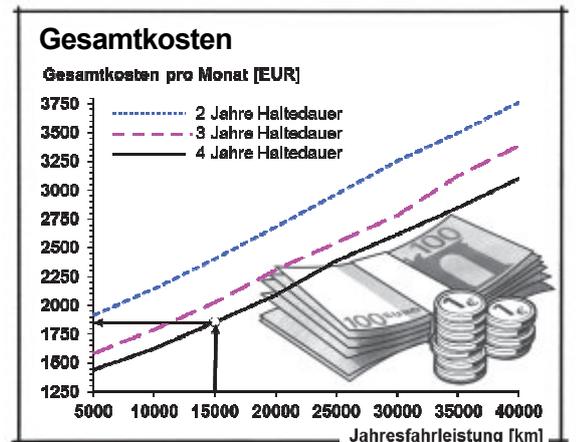
– Teure Werkstattstundensätze sowie sehr hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,2 Wertstabilität*

+ Dem Sportwagen wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert. Absolut gesehen liegt der Wertverlust mit 1.310 Euro pro Monat allerdings extrem hoch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1855 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Grundpreis von 115.430 Euro ist der Mercedes AMG GT extrem teuer. Zumal der Preis durch fleißiges Ankreuzen in der Ausstattungsliste stark nach oben getrieben werden kann. In der Aufpreisliste finden sich einige interessante, wenn auch nicht zwingend erforderliche Extras wie ein adaptives Sportfahrwerk, eine Keramikbremsanlage, eine schaltbare Abgasanlage oder auch ein Aerodynamik Paket. Empfehlenswerte und erschwingliche Extras wie eine Rückfahrkamera, der automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel links sowie Fahrerassistenzsysteme sollten dagegen bestellt werden.

2,8

Fixkosten*

Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 322 Euro für einen Benziner in dieser Klasse noch akzeptabel aus. Während der AMG GT in der HaftpflichtEinstufung nicht teuer kommt, fallen die Einstufungen in der Teil- und Vollkasko (verständlicherweise) sehr ungünstig aus (KH: 14; TK: 31; VK: 28).

4,9

Monatliche Gesamtkosten*

– Auch wenn dem AMG GT ein guter prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt wird, fällt der tatsächliche Wertverlust aufgrund des extremen Anschaffungspreises enorm aus. Sehr hohe Betriebs- und Fixkosten sowie die hohen Werkstatt- und Reifenkosten sorgen für sehr hohe absolute monatliche Gesamtkosten. Bei vier Jahren Haltedauer und 15.000 km Jahresfahrleistung landet man bei 1.855 Euro pro Monat.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	AMG GT SPEEDSHIFT DCT	AMG GT S SPEEDSHIFT DCT
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/3982	8/3982
Leistung [kW (PS)]	340 (462)	375 (510)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	600/1600	650/1750
0-100 km/h[s]	4,0	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	304	310
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,3 SP	9,4 SP
CO2 [g/km]	216	219
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/28/31	14/28/31
Steuer pro Jahr [Euro]	322	328
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1855	2047
Preis [Euro]	115.430	134.351

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	3982 ccm
Leistung	340 kW (462 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/35R19/295/35R19
Reifengröße (Testwagen)	255/35R19Y/295/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75/11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	304 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	1,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	9,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	10,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	15,0/8,8/11,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	216 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	295 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4546/1939/1287 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1645 kg/245 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	155 l/155 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	65 l
Reichweite	605 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	178 Euro
Monatliche Werkstattkosten	198 Euro
Monatliche Fixkosten	169 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.855 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/28/31
Grundpreis	115.430 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	119 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (+ Fernlicht)	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
PRE-SAFE	655 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reifen-Reparatur-Set (Sonderausstattung ohne Mehrpreis)	0 Euro
Rückfahrkamera	476 Euro
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	536 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	643 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem (Comand Online)	3.511 Euro ^o
Sitzbezüge, Leder	ab 2.261

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	643 Euro ^o
Einparkhilfe vorne (und hinten)	833 Euro ^o
Lackierung Metallic	1.178 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,8	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,8
Alltagstauglichkeit	4,6	Lenkung*	2,0
Sicht	3,0	Bremse	1,3
Ein-/Ausstieg	3,8	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Volumen*	5,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kofferraum-Variabilität	4,8	Kindersicherheit	3,1
Innenraum	2,7	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,1	Umwelt/EcoTest	3,4
Raumangebot vorne*	3,2	Verbrauch/CO ₂ *	4,9
Raumangebot hinten*	0,0	Schadstoffe	1,8
Innenraum-Variabilität	5,0		
Komfort	2,5		
Federung	3,4	AUTOKOSTEN	4,6
Sitze	1,8	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	3,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,0	Wertstabilität*	2,2
Motor/Antrieb	1,6	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	0,6	Fixkosten*	2,8
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,9
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	1,5		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen