GRAU ZONE

Text Andreas Haupt
Fotos Rossen Gargolov

Performmaster holt noch mehr aus dem AMG GT: Durch eine Tuningbox steigt die Leistung von 476 auf 612 PS. Die Optimierung zeigt Wirkung – sowohl im Sprint als auch auf der Rennstrecke.

Das Geheimnis ist vielleicht 20 mal 15 Zentimeter groß und haftet über zwei Klettverschlüsse auf der Starterbatterie. Man würde es in der 3,6 Quadratmeter großen Muckibude gar nicht vermuten, wenn man nicht wüsste, dass es sich dort versteckt. Diese kleine Box gibt dem Fahrer des Performmaster-AMG GT das, was Glasfaserkabel Internet-Junkies geben: mehr Leistung. Was für sie MBit/s sind, sind für uns Pferdestärken und Newtonmeter. In diesem Fall sind es 612 PS Leistung und 780 Nm Drehmoment, die der graue GT aus seinen zwei Werkbänken drückt. Im Vergleich zu 476 PS und 630 Nm, die für gewöhnlich aus dem biturbogeladenen Vierliter-V8 sprudeln.

Theorie ist die eine Sache, die Praxis bekanntlich die andere. Manchmal versprechen einem die Tuner ja wie Anlageberater das Blaue vom Himmel, und am Ende kommt nicht die erhoffte Rendite heraus. Deshalb ist das hier auch kein üblicher Einzeltest, sondern eher ein Vergleich. Klingt im ersten Moment leicht schizophren bei nur einem Auto. Aber wir vergleichen hier das Serienprodukt mit der Optimierung. Sprich: Kollege Uwe Sener peitschte den GT erst mit seiner Serienleistung durch die einzelnen Fahrprüfungen und über den Kleinen Kurs. Später steckte er mit zwei Klicks die Tuningbox an, die Perform-

master optisch so schön in Carbon verpackt. Bekanntlich isst ja auch das Auge mit.

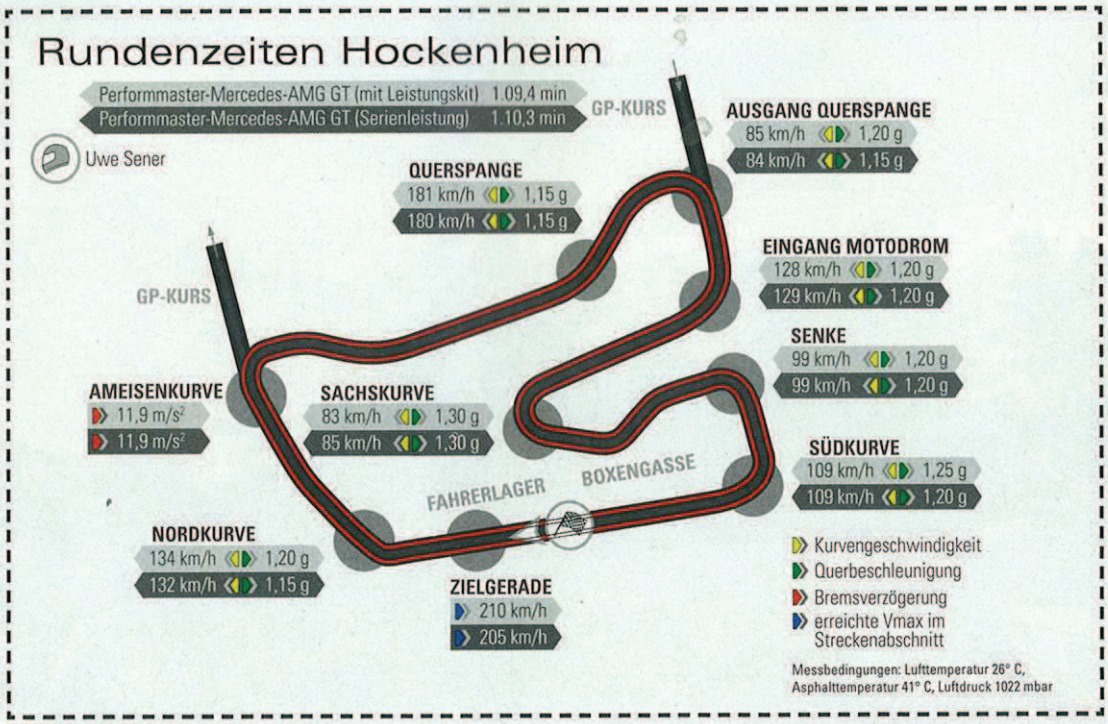
In den Werkseinstellungen katapultiert sich der Sportwagen mit seiner einwandfrei justierten Launch Control in 3,9 Sekunden auf Landstraßentempo und unterbietet die AMG-Werksangabe um eine Zehntelsekunde. Die 200 km/h erreicht er nach 12,6 Sekunden. Chipgetunt geht das noch schneller. Sollte es auch bei einer Mehrleistung von 22 Prozent, die die Tuningbox unter anderem über mehr Ladedruck, längere Einspritzintervalle sowie andere Zündwinkel erwirkt. „Sport Plus" aktivieren, beide Schaltwippen ziehen, mit dem rechten Paddle den Launch-Control-Start bestätigen, Gas durchdrücken: Die Drehzahl pendelt sich zwischen 3500/min und 4000/min ein. Dann mit links die Bremse lösen, und die Hinterräder drücken sich derart heftig weg, dass der GT das Näschen der 1,86 Meter langen Haube leicht anhebt. Den Imagespurt beendet er nach 3,6 Sekunden. Bis zur 200er-Marke wirkt die Leistungsspritze noch deutlicher, der Vorsprung vergrößert sich

TECHNISCHE DATEN

	Performmaster-Mercedes-AMG GT
Motor	
Typ, Aufladung	V8, Turbo
Bohrung x Hub (mm)	83,0 x 92,0
Hubraum (cm³)/Verdicht.	3982 / 10,5
PS/kW/Drehzahl	612 / 450 / 5500
Nm/Drehzahl	780 / 5120
Kraftübertragung	
Antriebsart	Hinterrad
Getriebeart, Gänge	DKG, 7
Bremsen	
Bremsscheibenbauart	Keramik, innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h. (mm)	402 / 360
Räder	
Bereifung vorn / hinten	265/35 R 19 / 295/30 R 20 Michelin Pilot Super Sport Cup 2 MO1
Felgenbreite v./h. (Zoll)	9,0 / 11,0
Karosserie	
L x B x H (mm)	4544 x 1939 x 1288
Radstand (mm)	2630
Tankvolumen (l)	65
Preise	
Grundpreis (Euro)	117 935
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras* (Euro)	139 009
Testwagenpreis (Euro)	154 899
Unterhaltskosten	
Kfz-Steuer (Euro)	412
Haftpflicht (TK / Euro)	13 / 902
Teilkasko (TK / Euro)	32 / 2589
Vollkasko (TK / Euro)	31 / 7673
Fahrleistungen (Werksangaben)	
0–100 km/h (s)	3,8
Vmax (km/h)	330
Messwerte	
Gewicht vollgetankt (kg)	1666
Verteilung v./h. (%)	47,9 / 52,1
Leistungsgewicht (kg/PS)	2,7
Verbräuche (l/100 km)	
minimal	15,3
maximal	18,9
Durchschnittsverbrauch	16,6
Beschleunigung (s)	
0– 40 km/h	1,4
0–100 km/h	3,6
0–160 km/h	7,3
0–200 km/h	11,1
Elastizität (s) 4./5./6./7. Gang	
80–120 km/h	2,7 / 3,4 / 4,7 / 8,3
80–160 km/h	5,4 / 6,8 / 9,2 / 15,1
Kl. Kurs Hockenheim (min)	1.09,4
Slalom 18 m (km/h)	71,1
Bremsweg/Verzögerung	
aus 100 km/h kalt	33,3 / 11,6
aus 100 km/h warm	33,8 / 11,4
aus 200 km/h	129,4 / 11,9
sport auto-Wertung	
Kl. Kurs Hockenheim	1.09,4 min 22
Slalom 18 m	71,1 km/h 18
0–100 km/h	3,6 s 14
100–0 km/h (warm)	33,8 m 12
Leistungsgewicht	2,7 kg/PS 14
Preis/Performance	1738 Euro/Pkt. 7
Summe (max. 100 Pkt.)	87
Konkurrenz-Umfeld	
Mercedes-AMG GT S	88
Mercedes-AMG GT	80
Audi R8 V10 RWS	77
Jaguar F-Type SVR	77
Aston Martin Vantage	71

Messbedingungen: Lufttemperatur 26° C, Asphalt 41° C, Luftdruck 1022 mbar

*Leistungssteigerung 5283 Euro, Gewindefahrwerk 6170 Euro, Cup-Bereifung 1350 Euro, Keramikbremse 8271 Euro



Tuning-Fieber
Die kompakte Tuningbox macht den ohnehin schon schnellen GT schneller. Orange Bremssättel, grauer Lack: Diese Kombi passt wie der Rest des Autos

auf 1,5 Sekunden. In den Messwerten unterbietet der getunte GT den ebenfalls Cup-bereiften GT S mit 510 PS und 650 Nm, der gleich schnell auf Landstraßentempo spurtet und bis 200 km/h vier Zehntelsekunden auf den Performmaster-GT verliert (sport auto 5/2015).

Mehr Biss, besserer Durchzug

Der Leistungsschub macht sich vor allem bemerkbar, sobald man dem V8 abverlangt, in einer festgelegten Getriebestufe zu ackern und Geschwindigkeit aufzubauen. Egal ob im vierten, fünften, sechsten oder siebten Gang: Der GT glänzt bei angestecktem PEC-Tuning-Modul (5283 Euro) mit mehr Biss am Gaspedal und mehr Durchzug. Uwe Sener stellt vor allem untertourig bei etwa 2000/min einen größeren Schub fest.

Performmaster lässt den GT nicht nur erstarken, sondern spendiert ihm auch Anbauteile für die Karosserie. Die Seitenschweller-Flaps und den neuen Diffusor trägt unser Testwagen nicht. Dafür aber die Flaps unterhalb der seitlichen Kühleinlässe (1640 Euro) und den Heckflügel (2830 Euro), der auf den Original-Befestigungspunkten aufbaut und sich so formschön bis über die Rücklichter zieht. Kleiner Nachteil: Man muss höllisch aufpassen, dass er einem beim Zuschlagen des Kofferraumdeckels nicht die hinteren Ausläufer der Kotflügel zerkratzt. Die Preise sind in-

Testredakteur Andreas Haupt

MEINE MEINUNG

Ein AMG GT ist ja per se schon mal ein Sportwagen, den man nicht gerne zurückgibt. Beim Performmaster-GT fiel die Trennung noch ein bisschen schwerer. Der Tuner aus Plüderhausen hat den GT noch stärker gemacht, ohne (es) zu übertreiben. Einerseits was die Leistung angeht, andererseits was die Versprechungen angeht. Man spürt sofort, dass da auch wirklich mehr Leistung an die Hinterachse fließt. Und die Stoppuhr bestätigt es. Auch optisch hat Performmaster zugelangt, ohne den GT zu verschandeln. Im Prinzip spricht also nichts dagegen, den AMG-Sportwagen mal beim Tuner vorbeizuschicken. Zumal er danach mehr Leistung bringt als der High-Performer AMG GT R.

klusive Mehrwertsteuer, Lackierung, Montage und Teilegutachten. Der Vorteil des Performmaster-Pakets: Der GT lässt sich mit wenigen Handgriffen wieder in den Serienzustand zurückbauen – optisch wie leistungstechnisch. Das ist insofern wichtig, weil 90 Prozent der Performmaster-Kunden ihren GT leasen. Und der Tuner aus dem Osten Stuttgarts verspricht für den Antriebsstrang (Motor, Getriebe, Turbo, Differenzial und weitere Teile) eine Garantie von 24 Monaten bis maximal zum dritten Jahr der Erstzulassung oder bis 100 000 Kilometer.

Das Fahrwerk pimpen die Schwaben zum Preis von 6170 Euro mit der KW-Variante 4. Rechnen wir zusammen: Ein GT kostet knapp 118 000 Euro. Mit dem Tuning-Paket kommen 16 000 Euro obendrauf. Das ist im Gesamten etwa auf Niveau des 522 PS starken GT S (über 136 000 Euro) und weniger, als für einen GT C mit 557 PS (gut 150 000 Euro) fällig sind.

Auf den ersten Fahrten hat man das Gefühl, der GT klatsche auf Gullydeckel und Autobahnwellen wie ein Surfbrett auf Wellen. Doch je länger man in ihm unterwegs ist, desto mehr spürt man den Restkomfort heraus, der ihm geblieben ist. Auf der Rennstrecke untersteuert er mit seinem neuen Fahrwerk etwas stärker als ein Serien-GT. Wobei zwei Anmerkungen zu machen sind: Erstens meckern wir hier auf hohem Niveau, da das Tempo in den Kurven nach wie vor sehr hoch ist. Und zweitens verleiht ihm das leicht stärkere Untersteuern mehr Sicherheit bei gleichzeitig höherer Leistung. Das wäre bei einem auskeilenden Heck anders. In Hockenheim beträgt der Unterschied zwischen Tuning und Serie 0,9 Sekunden auf der 2,6 Kilometer langen Runde. Noch viel wichtiger als das Zahlenwerk: Der Performmaster-GT liefert ab wie ein Serienauto. Er zickt nicht ein einziges Mal, nicht einmal meldet das Display einen Fehler, nicht einmal verzeichnen wir Leistungsausfälle, obwohl es mit 26 Grad Lufttemperatur nicht gerade kühl ist. Diese fehlerlose Leistung verdient Applaus und Anerkennung. Sie spricht für die detailbesessene Arbeit der Mannschaft aus Plüderhausen und ist in Tunerkreisen leider nicht immer üblich.

FAHRDYNAMIK DER SERIE

Messwerte	
Beschleunigung (s)	
0– 40 km/h	1,4
0–100 km/h	3,9
0–160 km/h	8,1
0–200 km/h	12,6
Elastizität (s)	
4./5./6./7. Gang	
80–120 km/h	3,1/3,9/5,2/7,7
80–160 km/h	6,2/8,0/10,7/16,2
Kl. Kurs Hockenheim (min)	1.10,3

Schauen wir ein bisschen auf die Testhistorie: Den besagten GT S, der sicherlich nicht schlecht im Futter stand, unterbietet der Performmaster-GT um zwei Zehntelsekunden. Wobei der getunte Sportwagen auch noch 18 Kilogramm mehr Gewicht durch die Kurven schleppt und ihm 41 Grad Asphalttemperatur stärker zu schaffen machen (GT S: 17 Grad Luft, 19 Grad Asphalt).

Brutaler House-Sound

Der V8-Biturbo lärmt schon von Haus aus böse. Oder anders: AMG mixt den brutalsten House-Sound im modernen Turbo-Zeitalter. Beim Schalten rotzt der GT durch die Endrohre, die leider in zwei Blenden gepackt sind, bei Gaswegnahme gewittert es heftig. Erschütterung im Cockpit, Jubel und Gänsehaut bei den Autofans, Klagen von den Auto-Desinteressierten.

Runter von der Autobahn, niemand vor einem, der GT lenkt präzise, rückmeldet sauber, krallt sich an der Innenmarkierung fest, lässt einen blitzschnell umdenken. Kurze Ehrenrunde und wieder zurück auf die Autobahn, zurück in die Grauzone. Beschleunigen, ab 120 km/h stellt sich der Heckflügel auf wie ein Kamm und wird im unteren Drittel der Heckscheibe sichtbar. Herrlich. Das Ende der Fahnenstange ist mit dem Performmaster-Paket erst bei 330 km/h erreicht – 26 km/h mehr als bei der Serienversion. ■

KEINE BLINKENDEN LAMPEN, KEINE ZICKEN, KEINE LEISTUNGSAUSFÄLLE: DER GT VON PERFORMMASTER LIEFERT AB, OHNE ZU MURREN