

sport auto

AUSGABE 7/2019

WERT
90 980
EURO



WÄHLEN SIE DIE BESTEN SPORTWAGEN!
Gewinnen Sie einen BMW Alpina X5



Sieben AMG im Vergleichstest
Welche C-Klasse ist die beste?



BMW M5 Competition im Supertest
Mit 625 PS durch die Grüne Hölle!



Abarth 124, BMW Z4 und Porsche 911
Drei Cabrios mit Charakter im Test



Warum ist Mercedes so überlegen?
Wir haben eine Erklärung - endlich!



FERRARI 488 PISTA

720 PS • 770 Nm • 340 km/h
Die Performance-Grazie im harten Test!

TOYOTA SUPRA IM TRACKTEST Legende oder BMW-Abklatsch?





BLITZER

ALARM



EIN BENZ, DER SO STARK IST WIE EIN LAMBORGHINI AVENTADOR S? TUNER PERFORMMASTER MACHT ES MÖGLICH. MIT 740 PS IST DER AMG GT 4-TÜRER NOCH SCHNELLER, ALS ER ES OHNEIN SCHON IST.

TEXT ANDREAS HAUPT FOTOS ROSSEN GARGOLOV



0-100-Wahnsinn im Performmaster

Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer QR-App scannen

Ein Interviewtermin mit Bernd Mayländer, dem Safety-Car-Fahrer der Formel 1. Es geht von Ludwigsburg nach Schorndorf. Eigentlich alles easy, nur nicht heute. Baden-Württemberg veranstaltet an diesem 3. April ein großes Fotoshooting – auch genannt Blitzermarathon. Ich will Ihnen mal was verraten: In über zwölf Jahren wurde ich nicht ein einziges Mal geblitzt. Aber in einem Auto mit 740 PS muss die rechte Wade nur einmal zucken, und die Falle schnappt zu wie bei der Maus, die nur mal kurz am Käse schnüffeln wollte.

Vierstelliges Drehmoment

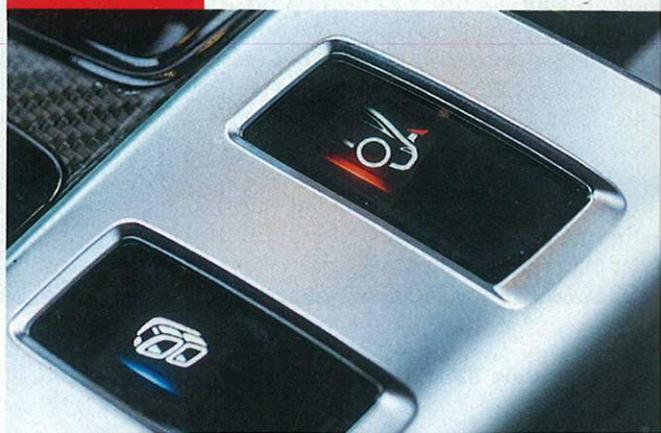
Regenwasser perlt über die blau folierte Karosserie, die Tropfen bewegen sich wie unzählige Kaulquappen über die Motorhaube, unter der das Monster lauert. 639 PS entlädt der doppelt aufgeladene Achtzylinder-Motor des Mercedes-AMG GT 63 S 4-Türer bereits im Serienzustand. Nachdem Tuner Performmaster seine kleine Tuning-Box mit dem AMG-Steuergerät verkauft hat, steigt die Leistung auf 740 PS, welche die elektromechanisch geregelte Kupplung auf die Achsen verteilt.

Das ist ein Leistungsplus von fast 14 Prozent und entspricht der Nennleistung eines Lamborghini Aventador S – eines Supersportwagens! Vierstellig, oder schwindelerregend, wird es beim Drehmoment. Der Allradantrieb schlägt sich im getunten Viertürer mit 1030 statt 900 Newtonmetern herum. Heavy! Die ganze Urgewalt bricht aus ihm zwischen 3200 und 4800 Touren heraus, und die sind blitzschnell erreicht.

Heavy Metal ist das, was die vierflutige Abgasanlage trällert. Beim Runterschalten knattert und rotzt der AMG derbe, beim Hochschalten stößt der Biturbo kräftig auf – sodass die Erschütterungen durch die Performance-Sitze in den Körper dringen. Dieses gewaltige Akustikkonzert stimmt der Viertürer allerdings erst ab der Fahreinstellung Sport an, und er erhöht die Intensität in den Modi Sport Plus und Race. Im

Flügel-Alarm

Performmaster hat für den AMG ein Aero-Paket entwickelt. Highlight ist der Heckflügel, den man auf die Original-Befestigungspunkte schraubt. Der Flügel fährt automatisch oder per Knopfdruck aus. Über die Mittelkonsole lassen sich vier Anstellungen auswählen





Klein, aber fein

Der Biturbo ist von Haus aus ein Kraftpaket. Die Tuning-Box in Carbon-Optik erhöht die Power von 639 auf 740 PS. Performmaster legt 31 Sondermodelle auf

öffentlichen Verkehr fährt man den aufgebretzelten GT 63 S am Tag des Blitzermarathons besser im Comfort-Modus. Dann reagiert der V8 erst im Zentimeter- statt Millimeterbereich des Gaspedals, und die Automatik hält eher die höheren Fahrstufen, als beim kleinsten Zucker sofort in den zweiten Gang zurückzuschalten.

Antritt als Wutausbruch

Jetzt aber auf zum Messen, damit der Performmaster völlig ungeniert die Sau rauslassen darf. Schnell vorweg: Auf eine fliegende Runde in Hockenheim verzichten wir, da der getunte AMG auf Straßenreifen vom Typ Michelin Pilot Sport 4 S steht. Und die kleben lange nicht so gut wie die Cupreifen, die der Serien-4-Türer im Einzeltest aus Heft 03/2019 trug. So viel Zeit kann der Performmaster auf den Geraden gar nicht gewinnen, wie er in den Kurven einbüßt.

Deshalb beschränken wir uns auf die Standardmessungen. Und da weiß der blaue Blitz zu überzeugen: Der Tuner aus dem schwäbischen Plüderhau-

sen verspricht einen 0–100-Sprintwert von 2,9 Sekunden. Daran schrammt der AMG knapp vorbei. Mit aktivierter Race-Start-Funktion bewältigt er den Imagespurt in drei Sekunden – zwei Zehntelsekunden flotter als das Serienmodell. Noch mal in Zahlen: 3,0 Sekunden für ein Auto, das 2157 Kilogramm wiegt! Jedes PS zieht 2,9 Kilogramm. Die Art und Weise, wie der Performmaster antritt, gleicht einem Wutausbruch: Drehzahl mit dem Gaspedal vorspannen, Bremse lösen, der AMG drückt sich heftig ab. So heftig, dass er gefühlt Kerben im Asphalt hinterlässt. Der 4-Türer hebt auf den ersten Metern die Nase, packt sich die Straße, verzerrt die Gerade, während der V8-Biturbo genüsslich Super Plus gurgelt.

200 Sachen sind nach 9,9 Sekunden erreicht, ehe er mit Nachdruck der 300er-Marke entgegenstürmt. Ein Wahnsinn, der auf dem Papier erst bei 340 Stundenkilometern endet, den man aufgrund zu kurzer Geraden in Hockenheim jedoch nicht erleben kann. Dem Serienfahrzeug nimmt der Performmaster jedenfalls bis 200 km/h eine

DATEN & FAKTEN

Performmaster-Mercedes-AMG GT 63 S 4-Türer

Motor Achtzylinder-V-Motor mit zwei Turboladern, Bohrung mal Hub (mm) 83,0 x 92,0, Hubraum 3982 cm³, Verdichtung 8,6:1, Leistung 740 PS (544 kW) bei 5600–6500/min, Drehmoment 1030 Nm bei 3200–4800/min

Kraftübertragung Allradantrieb, Neungang-Automatikgetriebe, Differenzialsperre, ESP

Bremsen Innenbelüftete Keramikscheiben rundum, Durchmesser 402/360 mm, ABS

Bereifung 275/35 R 21 vorn und 315/30 R 21 hinten auf 10,0- und 11,5-Zoll-Leichtmetallfelgen, Michelin Pilot Sport 4 S MO

Karosserie Viertürige Limousine, L x B x H (mm) 5054 x 1871 x 1417, Radstand 2951 mm, Tankvolumen 80 Liter, Gewicht 2157 kg, Leistungsgewicht 2,9 kg/PS

Messwerte

Beschleunigung 0-100/200 km/h	3,0/9,9 s
Bremse 100-0/200-0 (warm)	34,7/135,1 m
Höchstgeschwindigkeit	340 km/h
Elastizität (4./5./6./7./8./9. Gang)	
80-120 km/h	2,3/3,0/4,1/5,7/9,2/15,1 s
80-160 km/h	4,7/5,8/7,6/9,9/15,1/25,3 s

Messwerte Serienfahrzeug (auf Sportreifen)

Beschleunigung 0-100/200 km/h	3,2/10,9 s
Bremse 100-0/200-0 (warm)	33,8/131,0 m
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h
Elastizität (4./5./6./7./8./9. Gang)	
80-120 km/h	2,3/3,1/4,2/5,7/9,1/- s
80-160 km/h	5,1/6,4/8,2/10,5/15,8/- s

Grundpreis (inkl. Leistungssteigerung) 174383 Euro
Testwagenpreis 223605 Euro

Sekunde ab, obwohl er 61 Kilogramm mehr in Wallung bringen muss: Chip-tuning, das sich auszahlt.

Ohne blaues Auge überstanden

Auch die Elastizitätsmessung bestätigt den Leistungssprung. Von 80 auf 160 km/h nimmt der Performmaster im vierten Gang der Serie vier Zehntel ab. Im fünften, sechsten und siebten pendelt sich der Vorsprung bei sechs Zehnteln ein. Im achten Gang werden es sieben Zehntel. Was zeigt, dass der Viertürer schon von Haus aus reichlich Dampf hat, man aber mit gezielten Maßnahmen noch ein bisschen mehr herauskitzeln kann. Die Turbos sind hellwach, die Leistung entfaltet sich wie beim Serien-AMG linear, sodass der Fahrer vor bösen Überraschungen gefeit ist. Performmaster spulte mit zwei Fahrzeugen rund 8000 Testkilometer ab, um den GT 63 S abzustimmen.

Nach der Leistungskur ist der betuchte 4-Türer-Fahrer um 7366 Euro ärmer. Optisch wertet der Tuner den AMG durch ein Frontschwert (1505 Euro), Side-Blades (1995 Euro), Heckdif-



AUF DER LANDSTRASSE IST DER GETUNTE AMG TEILS UNTERFORDERT. SEIN JAGDGEBIET IST DIE AUTOBAHN. WENN SIE FREI IST, FLASHT DICH DER PERFORMMASTER

fusor (2195 Euro) und Heckflügel auf (3295 Euro), der per Knopfdruck auf der Mittelkonsole in vier verschiedenen Stellungen im Wind steht. Performmaster verspricht durch die Änderungen mehr Abtrieb an Vorder- und Hinterachse und eine bessere Straßenlage. Die Lackierung der Einzelteile kostet 1400 Euro.

Auf Landstraßen wirkt der AMG, den der Tuner um zweieinhalb Zentimeter tieferlegt (800 Euro), teils unterfordert. Auf der Bremse zuckt er kaum, knickt mit dem Vorderbau nur wenig ein. Über die direkte, aber nicht zu spitz ausgelegte Lenkung lässt er sich sauber in die Kurve einfädeln, ringt sie nieder, um dann das nächste Geradeausstück abzumähen. Dabei drückt das Heck am Kurvenausgang

Geglücktes Update

Die Latte lag hoch. Performmaster hat es trotzdem geschafft, drüberzuspringen. Der 4-Türer ist leistungsstark und berechenbar

leicht und richtet ihn für die Gerade aus. Traktionsprobleme sind dank Allradantrieb und elektronisch gesteuertem Sperrdifferenzial an der Hinterachse so selten wie staufreie Tage in Stuttgart. Sein bevorzugtes Jagdgebiet ist die Autobahn: Aufsuchen, auf ein freies Stück hoffen, und das blaue Schiff geradeaus prügeln.

Die Bilanz des Blitzermarathons in Baden-Württemberg: 400 Messstellen registrierten 7730 Geschwindigkeitsverstöße. 170 000 Fahrzeuge wurden überprüft, zu denen auch der Mercedes-AMG GT 63 S 4-Türer von Performmaster zählte. Auto und Fahrer haben es ohne blaues Auge überstanden. Die Fotos hat alle unser Fotograf Rossen Gargolov geschossen – glauben Sie es mir. ☺

FAZIT

Die Eckdaten sind gewaltig: 740 PS, 1030 Newtonmeter, 340 km/h. Lohnt sich das Investment von rund 30 000 Euro gegenüber der Basis? Wer auf den individuellen Touch abfährt, macht mit dem Performmaster nichts falsch. Das Leistungs-Upgrade wirkt, es läuft fehlerfrei, und die neuen Karosserieteile sind sauber eingearbeitet.



BRIDGESTONE

TURANZA T005



ADAC Motorwelt 03/2019
16 Sommerreifen im Test

ADAC

BRIDGESTONE

Turanza T005

Dimension 185/65 R 15 88 H
Reifen-Label B/A/70

gut (2,0)

Test

Testergebnis: 2x gut, 14x befriedigend



Bridgestone Europe NV/SA
Niederlassung Deutschland

www.bridgestone.de

BRIDGESTONE