

sport auto

AUSGABE 1/2025



COMEBACK MIT NEUEM REIFEN
Neue Carrera-GT-Bestzeit am Ring



Leichter, herber, handgeschaltet
So fährt der neue 911 Carrera T



Duell der Drehmoment-Riesen
Audi S6 fordert Mercedes E 450 d



Crazy: 1034 Elektro-PS im Supertest
Was taugt der Performance-Taycan?



VERGLEICHSTEST
BMW M8 COMPETITION GEGEN AMG GT 63

MASSE MIT KLASSE

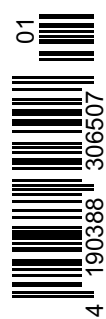
NEUE E-SPORTLER
Fahrbericht: Alpine A290 Test: VW ID.3 GTX Perf.



Aerodynamik, Power, Leichtbau
Mit Porsche, AMG und McLaren
auf einem Roadtrip der Extreme



FIA-GT3-Weltcupfinale in Macau
Mercedes-Sieg & Macau-Wahnsinn



GEBRAUCHT-CHECK: junge Golf GTI mit Special Guest



Alle Infos zum Ölwechsel und Gewinnspiel finden Sie hier:
www.liqui-moly.to/oelwechsel



Official Partner of Formula 1®



Ölwechsel gewünscht?

Das richtige Motoröl zu finden, ist keine Zauberei. Die LIQUI MOLY-Partner bieten mit Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke Spitzenqualität made in Germany für Ihr Fahrzeug. **Jetzt ölwechseln und mit etwas Glück eine Traumreise zur Formula 1® nach Barcelona gewinnen!**





KÜHNE KREATIVITÄT ODER LAXE SELBSTHINRICHTUNG?

DIE TRANSFORMATION HAT DIE AUTOINDUSTRIE WEITER FEST IM WÜRGEGRIF, DA GEHT VIELEN DIE LUFT AUS. WIE JAGUAR: DIE SPORTMARKE WOLLTE SICH NEU ERFINDEN. EIN GRIFF INS KLO?

Viele Experten aus der Automobilbranche werten den PR-Versuch von Jaguar, seine Vergangenheit als Autohersteller zu eliminieren und eine neue Zukunft zu erfinden, die nichts mit dem Auto zu tun hat, obwohl man weiter Autos baut, als das größte PR-Desaster ever. Im Internet wurde Jaguar mit einem Shitstorm abgewatscht, der sich gewaschen hatte. Jaguar-Chef Rawson Glover verkaufte den Move als „kühne Kreativität“ – und schalt die Kritiker als intolerant.

Was war passiert? Mitte November hatte Jaguar am Stammsitz in Gaydon eine neue Ära ausgerufen: Das alte Logo mit dem sprungbereiten Jaguar sollte gänzlich verschwinden, gleichzeitig wurde eine Image-Kampagne gelauncht, in der Autos gar nicht vorkommen. Stattdessen tanzen im Werbevideo bunt gekleidete und diverse Menschen zu Techno-Rhythmen, versehen mit schlagkräftigen Allerweltsfloskeln wie „Copy nothing“.

Mit dem Motto kann man auch Eierlöffel verkaufen, aber darum geht es nicht. Das Video ist Ausdruck purer Verzweiflung. Jaguar baute fast 100 Jahre lang Autos, doch das Auto dient heute als Sündenbock für alles – nicht beim Kunden, aber in der öffentlichen Darstellung. Die Hersteller wollen sich nicht in diese Ecke stellen lassen. Anstatt mit den Kerngrößen des Autogeschäftes zu jonglieren wie Produktqualität, Design, Dynamik oder Nachhaltigkeit, wollen sie sich neu erfinden –

so als hätten sie nichts mehr mit dem bösen Automobil zu schaffen. Jetzt tanzt man lieber woke auf dem Rücken einer glorreichen Marke – denn der Markenname und das Image sind alles, was vom Ruhm blieb. Die wirtschaftliche Not nagt gewaltig: 2018 verkaufte Jaguar 180 000 Autos, 2024 nur noch 60 000. Nur gut, dass Jaguar und Land Rover eine Einheit im Reich der indischen Besitzer-Gruppe Tata bilden: Land Rover verkauft 350 000 Autos, Tendenz steigend. Daher der Szenespott: „JLR“ stehe für „Just Land Rover“.

Der Jaguar-Turnaround soll mit neuen und primär elektrischen Modellen gelingen, wobei man mit allen Kernwerten wie Exklusivität, Überschwänglichkeit und Design kokettiert. Auf der Art Miami, einer Kunstmesse (!), zeigte Jaguar im Dezember den Type 00, übrigens mit Logo. Die neue Doppelnulle ist eine alte Kreuzung aus Batmobil, Schneeflug und Schießscharten. Blöd, dass das Durchschnittsalter der Jaguar-Kunden bei 56 Jahren liegt. Alter Kunde weg, neuer Kunde her? Wie? Mit dem Schock der Polarisierung. Gleichzeitig werden die Preise erhöht, wobei unklar ist, wie sich die neue Zielgruppe das leisten soll.

Auch egal, denn das Produkt soll ja in den Hintergrund treten, der Kunde kauft Image, nicht Technik. Da ist die Marge auch super, wie bei Gucci-Handtäschchen. Kühne Kreativität? Eher eine Selbsthinrichtung, die gleichermaßen komisch wie traurig anmutet. ☹

Sie erreichen Marcus Schurig unter der E-Mail-Adresse mschurig@motorpresse.de

IM PADDOCK



EIN GTI 16V MIT NUR 113 000 KILOMETERN

Wann wir zuletzt einen Golf II im Heft hatten? Dürfte locker 30 Jahre her sein. Für unsere Gebrauchtwagen-Kaufberatung organisierte Marcel Brugger nicht nur zwei rote GTI VII und VIII, er holte auch seinen 1991er GTI 16V aus der Sammlungs-Halle: PL-Motor mit Kat und 129 PS, ein originaler Edition One aus der Schweiz.



OLD CREW REUNITED

Bei den Awards-Feierlichkeiten von sport auto in Stuttgart (siehe auch S. 76ff.) war die legendäre Redaktions-Crew aus den Nullerjahren dieses Jahrhunderts mal wieder beisammen: Ex-Chefredakteur Horst von Saurma, Anja Wassertheurer (heute Porsche) und Jochen Übler (heute Mercedes-AMG) zusammen mit Immer-noch-sport auto-Redakteur Marcus Schurig (von links).



GENESIS SORGT MIT LMDH FÜR AUFSEHEN

Die Hyundai-Tochter Genesis präsentierte in Dubai ihr LMDh-Projekt für die Hypercar-Topklasse des Langstreckensports. Dabei verkündeten die Koreaner auch die ersten beiden Fahrer, die für Redakteur Schurig alte Bekannte sind: Ex-Porsche-Werksfahrer André Lotterer und Ex-IMSA-Champion Luis Felipe Derani. Mehr dazu ab S. 114.



INHALT

AUSGABE 1/2025



70 ZWEITE HAND

Gebrauchte Golf GTI zum Schnäppchenpreis? Zwei Modelle im Check



54 DYNAMIK-TRIO

Dynamik hat viele Facetten. Längsdynamik, Querdynamik und die meisten dazwischen. Eine Erkundungs-Tour mit drei grundverschiedenen Sportwagenprägungen: McLaren 750S, Mercedes-AMG GT 63 S E Performance und Porsche 911 GT3 RS

88 OLD BUT GOLD

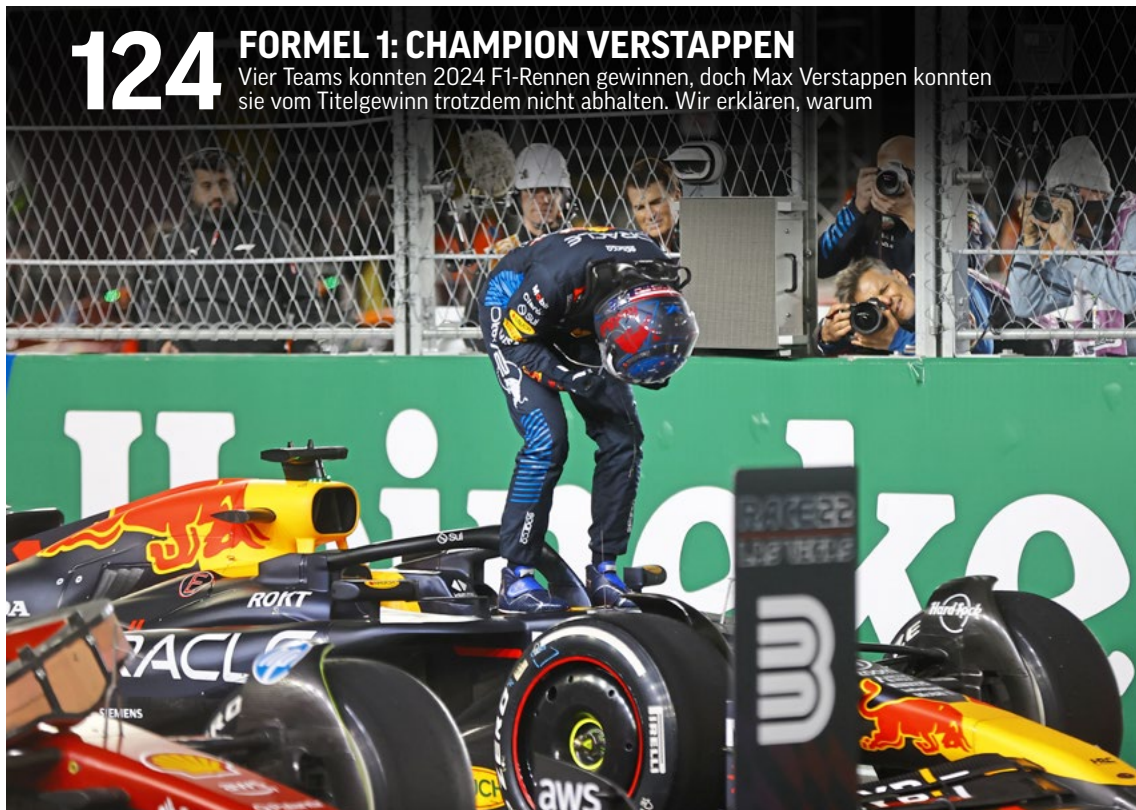
V10-Sauger-Sinfonie im legendären Supersportler Porsche Carrera GT

AUTOS IN DIESEM HEFT

Alfa Romeo 4C Collezione GT	31
Alpine A290	26
Audi S6 TDI	32
BMW M8 Competition Coupé	6
Bugatti W16 Mistral	31
Donkervoort F22 Final Five Edition	31
McLaren 750S	54
Mercedes E 450 d 4Matic	32
Mercedes-AMG GT 63 4Matic+ Coupé	6
Mercedes-AMG GT 63 S E Perf. 4-Türer	54
Porsche 911 Carrera T	46
Porsche 911 GT3 RS	54
Porsche Carrera GT	38/88
Porsche Taycan Turbo GT Weissach-Paket	16
Toyota GR Supra Final Edition	30
Toyota GR Supra Lightweight Evo	30
VW Golf VII GTI TCR	70
VW Golf VIII GTI Clubsport	70
VW ID.3 GTX Performance	64

124 FORMEL 1: CHAMPION VERSTAPPEN

Vier Teams konnten 2024 F1-Rennen gewinnen, doch Max Verstappen konnten sie vom Titelgewinn trotzdem nicht abhalten. Wir erklären, warum



● TESTS & FAHRBERICHTE

- 6** **DUELL DER POWER-COUPÉS** BMW M8 Competition gegen Mercedes-AMG GT 63 4Matic Coupé
- 16** **ELEKTRO-SUPERTEST** Wie schlägt sich der Porsche Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket und 1034 PS?
- 26** **HOT OR NOT?** Alpine A290 GTS – der elektrische Hot Hatch aus Frankreich im Fahrbericht
- 32** **DAUER-RENNER** Audi S6 TDI und Mercedes E 450 d 4Matic im Vergleichstest
- 38** **NEUER REIFEN FÜR DEN CARRERA GT** inklusive neuer Bestzeit auf der Nürburgring-Nordschleife
- 46** **FAHRSPASS-ELFER** Erste Fahrt im puristischen Porsche 911 Carrera T mit Handschaltgetriebe
- 54** **DREI WEGE, EIN ZIEL** Sportwagenphilosophien von McLaren, Mercedes-AMG und Porsche im Vergleich
- 64** **ALTERNATIVE ZUM GTI?** VWs E-Sportler ID.3 GTX Performance im Test
- 88** **TEST-LEGENDEN** V10-Sauger, Handschaltgetriebe und echter Leichtbau: Porsche Carrera GT im Test

● REPORTAGE & RATGEBER

- 52** **TRACK-DAYS** sport auto-Sportfahrertrainings am Hockenheimring und am Bilster Berg
- 70** **GEBRAUCHTE SPORTWAGEN** VW Golf GTI TCR und Golf GTI Clubsport im Gebrauchtwagencheck
- 76** **ABEND DER SIEGER** Preisverleihung der sport auto-Leserwahl im festlichen Rahmen

● MOTORSPORT

- 96** **RALLYE-WM** Saisonrückblick und Würdigung des neuen Rallye-Weltmeisters Thierry Neuville
- 102** **BERGRENNSPORT** Feature zum Zustand des deutschen Bergrennsports vom Saisonfinale in Mickhausen
- 110** **LANGSTRECKE NÜRBURGRING** Porträt der neuen NLS-Meister vom Saisonfinale
- 114** **SPORTKOMMENTAR** Marcus Schurig über den Einstieg von Genesis in die Topklasse des Langstreckensports
- 116** **MACAU GT3 WELTCUP** Beim Weltcup-Finale in Macau kürte sich Maro Engel zum Champion der GT3-Piloten
- 124** **FORMEL 1** Rückblick auf die F1-Saison 2024 und Würdigung des neuen F1-Champions Max Verstappen

● RUBRIKEN

3 Editorial 30 Pinnwand 79 Automarkt 84 Leserbriefe/Impressum
86 DSK-Nachrichten 130 Vorschau

Titelthemen in FARBE

H&R

Das Fahrwerk!

MADE IN GERMANY



Der neue BMW M5 mit H&R Fahrwerkskomponenten



Folgen Sie uns!
Verbinden Sie sich
mit uns über Ihre
Social-Media-Kanäle



Sportliche Fahrwerkskomponenten für mehr als 4.000 Fahrzeugmodelle

Gewindefedern | Tieferlegungsfedern | Höherlegungsfedern | Gewindefahrwerke
TRAK+ Spurverbreiterungen | Fahrwerks-Stabilisatoren | Cup-Kit Sportfahrwerke

www.h-r.com

H&R Spezialfedern GmbH & Co. KG | Elspey Straße 36 | 57368 Lennestadt

LEIDER GEIL



FORMAT, GEWICHT UND KONZEPTENTWICKLUNG WIDERSTREBEN ALLEN PRINZIPIEN, DIE WIR HIER FÜR GEWÖHNLICH PREDIGEN. DENNOCH LASSEN BMW M8 COMPETITION UND AMG GT VIELE BESSER GEBAUTE SCHLECHT AUSSEHEN.

TEXT STEFAN HELMREICH FOTOS ROSSEN GARGOLOV



Vollblut-Sportler gegen Power-Coupé – ein ungleiches Duell? Oder gar: ein unfares? Auf den ersten Blick definitiv. Doch wie sagt der Brite: „Don't judge a book by its cover.“ Frei übersetzt: Das Äußere lässt kein Urteil über den Inhalt zu.

Beginnen wir die Beweisführung mit BMW. Die Münchner haben vor einigen Jahren die Chance verstreichen lassen, sich wieder einen echten Sportwagen anzueignen. Das Konzept war fertig, steht aktuell aber als gut gehütetes Was-wäre-gewesen-Geheimnis in den Katakomben. Weil? Weil damals die i-Brand den Zuschlag für den Zweitürer mit Kohlefaser-Monocoque erhielt. Der Rest ist die Geschichte des i8, der inzwischen seinerseits Geschichte ist.

Doch die Sportwagen-Sehnsucht der M-Macher ist nie verfliegen, strahlt stattdessen auf die regulären Modelle ab, die zwar allesamt Limousinen, Kombis oder Coupés sein mögen, aber eben nur dem Anschein nach. Im Falle des M8 haben der variable Allradantrieb, die Competition-Steroide, ein aktives Differenzial und das ruhmreiche Abstimmungs-Know-how ein Monster erschaffen, das sich bei Bedarf in seiner GT-Hülle einigelt, im Handumdrehen aber aus seiner sanften Haut zu fahren vermag. Ich meine, das Trumm misst 4,87 Meter in der Länge, 1,91 in der Breite und stellt 1889 Kilo auf die Waage, um damit schneller durch den 18-Meter-Slalom zu jagen als ein Porsche 718 Cayman GTS 4.0! 71,9 km/h im Schnitt! Leckomio!

Im Hause Mercedes entwickelt sich die Sportwagen-Story gerade in die andere Richtung. Aber der Reihe nach: Vor 14 Jahren hatte man sich

Proportionen versus Basis

Die neue Architektur ist der E-Klasse näher als dem Vorgänger-GT. Obwohl der AMG kompakter baut als der M8, wiegt er 32 kg mehr



Sinn und Unsinn

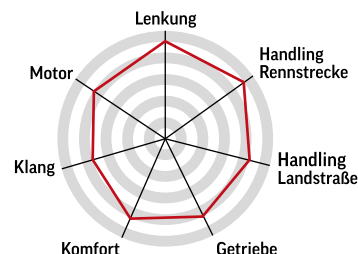
Die Rückbank eignet sich am besten zur Erweiterung des – für Sportwagen-Verhältnisse – gigantischen Kofferraums. Links: Schmiedeeräder samt Michelins mit hervorragender Alltags-Performance-Balance

gemeinsam mit AMG zu einer Anknüpfung an den 300 SL entschlossen. Das Ergebnis hieß SLS, evolvierte später zum dezenteren GT, der sich seinerseits nun in die zweite Modellgeneration fortpflanzte.

Nieder mit den Pfunden!

Optisch wirkt die Neuauflage wie eine Direkt-Anknüpfung, verschleiert mit ihrer geduckten Haltung jedoch die Tatsache, dass sie konzeptionell gehörig umgemodelt wurde. Das Transaxle-Prinzip ging über den Jordan, der V8 sitzt auf statt wie zuvor hinter der Vorderachse, wodurch die Balance nach vorne kippt.

Außerdem schaufelt die konventionellere Basis haufenweise Gewicht ins Auto. 1921 Kilogramm sind ein Plus von rund 250 gegenüber dem Vorgänger und eigentlich der innere K.o. für die äußerlich suggerierte Sportlichkeit. Aber auch hier schützen die Ausmaße



nicht vor fahrdynamischer Kongenialität: Wie im BMW wird die Power variabel zwischen beiden Achsen verteilt, die Hinterachse lenkt mit oder gegen, ist ebenfalls aktiv gesperrt, und während der M8 den Aufbau kinematisch beziehungsweise strukturell gegen Rollbewegungen abstützt, geht der GT hydraulisch gegen Wankbewegungen vor. Endeffekt: Mit 71,6 km/h im Slalom heizt auch er dem Cayman ein. Leckomio zum Zweiten!

Doch obwohl sich beide auf ein ähnlich absurdes Fahrdynamik-Ni-





Packend wie eh und je

Trotz erhöhter und nach vorn versetzter Sitzposition zieht einen der GT sofort in seinen Bann. Performance-Sitze und Lenkung sind exzellent



Alte Tradition, neue Position

Durch die veränderte Einbaulage kippt die Balance gegenüber dem Vorgänger um 6,2 Prozent ins Kopflastige. Bewährt: vier Liter, zwei Turbos, acht Zylinder, 585 PS – so viel wie im GTR von einst

veau katapultieren können – der erste Fahreindruck folgt eher dem jeweiligen Schein. Seinem üppigen Laderaum zum Trotz präsentiert sich der AMG im Moment des Reinschlüpfens als Sportler durch und durch. Man sitzt höher als einst, die Haube ist kürzer und somit leichter zu peilen, der Saugnapf-Effekt der Ergonomie bleibt jedoch in unverminderter Form erhalten. Dass der Funke sofort überspringt, liegt aber an der hervorragenden Lenkung. Im Gegensatz zum BMW, der aus der Mittellage heraus fetzig anspricht, bei weiteren Winkeln aber im Feedback verwäscht, steckt man beim Benz wie mit Handschuhen in der straff angebundenen Vorderachse.

Überhaupt integriert einen der AMG fester in die Action, baut über den kürzeren Radstand einen direkteren Draht zwischen Popometer und Hinterachse auf, die je nach Modus entweder verlässlich stützt oder lässig auf der Power slidet. Okay, der rohe Charme des früheren GT wirkt jetzt eher weichgekocht, auch finden sich anderswo im Schwabenlände weiterhin drahtigere Sportwa-



gen – aber keiner von denen liegt auch nur annähernd so satt. Ganz gleich, ob man den breitspurigen Apparat über die Alb zimmert oder mit Vmax gleich 315 die A81 inhaliert: Der GT verspaxt sich zwischen Hand- und Laufflächen, jedoch ohne davon bockig oder gar sperrig zu werden.

Kritikpunkte? Vorhanden, wenn gleich nur im Detail. So sind die Bildschirm-Instrumente je nach Ansicht entweder recht bieder oder völlig abgespact, gleichzeitig bringen einen die elektrisch ein- und ausfahrenden Türgriffe immer wieder an den Rand eines Wutausbruchs. Nervig auch: die Inkonstanz der Gaspedalkennlinie, die nur in „Race“ und dem manuellen Schaltmodus linear verläuft, sich ansonsten in der Überhöhung von Befehlen gefällt. Wer ganz feine Ohren hat, wird sich außerdem daran stören, dass der Rhythmus des V8-Gebollers nicht immer hundertprozentig mit jenem des Motors korrespondiert, obenrum zudem von einem rappenden Unterton begleitet wird.

Mehr Flair versprüht jedenfalls der BMW. Wobei „versprühen“ etwas arg milde ausgedrückt ist ange-

Kampf-Kürbis

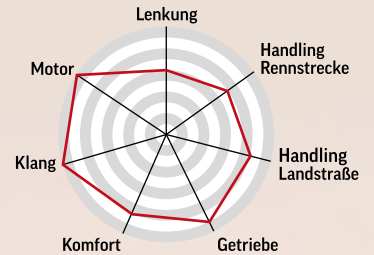
Der Halloween-Look passt zum furchteinflößenden Schub des M8. Wild: der Sportmodus des Allradantriebs. Wie der AMG lässt sich der BMW der Gaudi halber auch auf Hinterradtrieb umschalten. Holladrio!

Gemischte Gefühle

Wie im AMG passt die Ergonomie wie angegossen, die Lenkung wirkt jedoch deutlich distanzierter



sichts der Wucht, mit der er einem seine Power entgegenschießt. Angestachelt von der kurzhubigeren Auslegung ist der 4,4-Liter-V8 das, was man eine Höllenmaschine nennen darf. Glatt 40 PS Vorsprung pressen seine beiden Lader gegenüber dem AMG heraus, den die 32 Kilo Ge-





Maschinen-Traum

Im Vergleich zum GT-Organ spricht der 4,4-Liter des BMW noch filigraner an, dreht vor allem aber furioser aus. Der V8-Beat passt zudem besser zum Takt



Gestalt versus Gewalt

Der elegante Anschein des M8 kontrastiert mit brachialem Vortrieb. Von null auf 280 schenkt er dem GT 6,5 Sekunden ein – trotz 50 Nm Defizit!

wichtsvorteil im Nachkommabereich noch etwas ausbauen.

Vom Fahrersitz aus wirkt der Unterschied aber noch mal eine Ecke größer. Nicht dass der GT hühnerbrüstig anschöbe – im Gegenteil, auch er hängt für einen partikelgefilterten Biturbomotor mit phänomenaler Spontaneität am Gas, entfesselt dann sogar das höhere Drehmoment und dreht für sich genommen kernig hoch. Im BMW scheint sich die technische Raffines-

se jedoch mit Tendenzen der Tollwut zu versetzen. Die Kraft wird nicht nur entfaltet, sie feuert durchs Drehzahlpektrum, lässt das Teillast-Brodeln zu herrischem Gebrüll anschwellen, ehe die Big Band den Hammer auspackt und einen ohne Gnade auf den Begrenzer zunagelt.

Das Beschleunigungsduell verläuft dementsprechend. Bis 100 km/h gelingt es dem AMG auch dank der engeren Gang-Staffelung seines Neunstufengetriebes, ein Patt her-

Alte Schule, Bombenwerte

Die Carbon-Schalen fühlen sich mit ihren festen Wangen wie Sitzschächte an. Nicht zu verbessern: Wählhebel mit Manuell-Gasse. Seine exzellente Bremsperformance sichert dem M8 den Testsieg

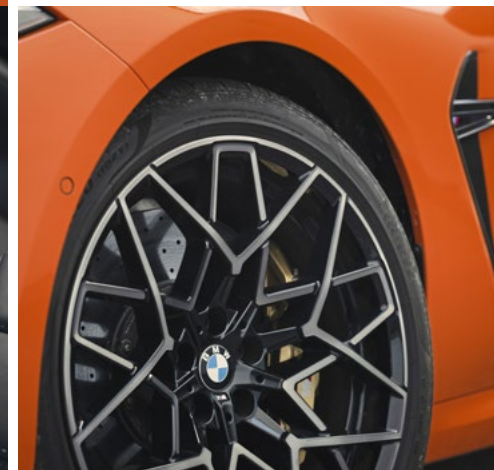
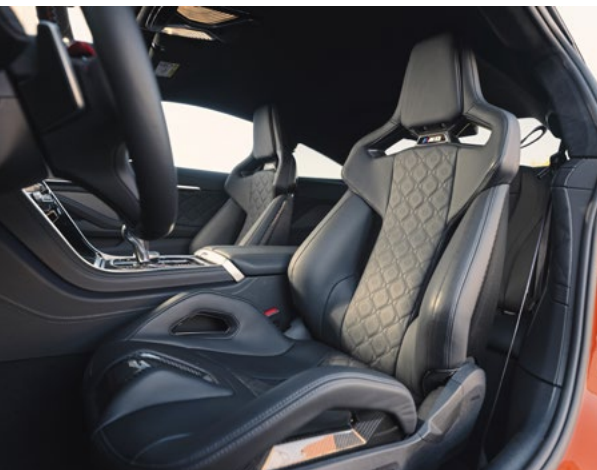
beizuführen, danach wütet der M8 von dannen. Bei 200 hat er 1,1 Sekunden Vorsprung aufgebaut, die sich bis 250 verdreifachen!

Barbarisch ist aber nur der Vortrieb als solcher, im Umgang mit ihm wahren beide Contenance. Die Motorreaktionen sind ebenso präzise wie die Dosierbarkeit der Bärenkraft, die Wandlerautomaten spreizen sich je nach Modus von servil bis antörnend. Und gemessen daran, dass die Adaptivfahrwerke zwei richtig dicke Brummer mit einem Affenzahn um Hütchen peitschen, ist der Komfort geradezu sensationell: Dank des längeren Radstands bügelt der BMW faltige Strecken etwas glatter, während der GT Spur- und Längsrillen insofern besser absorbiert, als er die Spannkraft seiner Anti-Wank-Elemente im Gegensatz zum strukturell versteiften M8 auf Knopfdruck lockern kann.

Eins mit Stern im Handling

Doch selbst dann entwickelt der Mercedes noch mehr Zug in Lenkrichtung – womit wir in der kurvigen Passage dieses Vergleichstests wären. Faustformel: Je hitziger das Gefecht, desto stärker prägt sich der sportlichere Körperbau des AMG im Handling aus. Nicht nur wegen der innigeren Lenkung, sondern auch weil es ihm gelingt, den Menschen gerade mit der Maschine zu verzahnen, während die Beziehung zum M8, nun ja, bisweilen etwas ins Schlackern gerät.

Mitverantwortlich: die Allradsteuerung. Anders als der GT, der jede Aktion mit der erwarteten Reaktion kontert, sich im Kurvenverlauf agiler bewegt als der Testwagen aus dem Einzeltest (sport auto 05/2024),



TECHNISCHE DATEN

		BMW M8 Competition	Mercedes-AMG GT 63 Coupé
Motor			
Typ, Aufladung		V8, Biturbo	V8, Biturbo
Bohrung x Hub	mm	89,0 x 88,3	83,0 x 92,0
Hubraum	cm³/Verdicht.	4395 / 10,0	3982 / 8,6
PS/kW/Drehzahl		625 / 460 / 6000	585 / 430 / 5500-6500
Nm/Drehzahl		750 / 1800-5860	800 / 2500-5000
Kraftübertragung			
Antriebsart		Allrad	Allrad
Getriebeart, Gänge		Automatik, 8	Automatik, 9
Bremsen			
Bremsscheibenbauart		Keramik, innenbelüftet	Keramik, innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h.	mm	400 / 380	420 / 360
Räder			
Bereifung	vorn hinten	275/35 R 20 285/35 R 20 Pirelli P Zero PZ4	295/30 R 21 305/30 R 21 Michelin Pilot Sport S 5
Felgenbreite v./h.	Zoll	9,5 / 10,5	10,5 / 11,0
Karosserie			
L x B x H	mm	4867 x 1907 x 1362	4728 x 1984 x 1354
Radstand	mm	2827	2700
Tankvolumen	l	68	70
Preise			
Grundpreis	Euro	183500	190192
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras*	Euro	195350	203282
Testwagenpreis	Euro	219080	234338
Unterhaltskosten			
Kfz-Steuer	Euro	608	836
Haftpflicht	TK/Euro	20 / 1433	12 / 820
Teilkasko	TK/Euro	31 / 2112	30 / 1593
Vollkasko	TK/Euro	31 / 7673	31 / 7673
Fahrleistungen (Werksangaben)			
0-100 km/h	s	3,2	3,2
Vmax	km/h	305	315
Messwerte			
Gewicht vollgetankt	kg	1889	1921
Verteilung v./h.	%	54,8 / 45,2	53,8 / 46,2
Leistungsgewicht	kg/PS	3,0	3,3
Verbrauch	l/100 km min./max./Durchschnitt	12,1 / 17,4 / 13,9	13,8 / 19,7 / 16,7
Beschleunigung			
0-40 km/h	s	1,0	1,0
0-100 km/h		3,2	3,2
0-160 km/h		6,7	7,3
0-200 km/h		10,4	11,5
Zwischensprint			
80-120 km/h	s	1,9	2,1
80-160 km/h		4,4	5,0
GP-Kurs Hockenheim	min	1,53,9	1,53,4
Slalom	km/h	71,9	71,6
Bremsweg/Verzögerung			
aus 100 km/h kalt	m / m/s²	nicht ermittelt	nicht ermittelt
aus 100 km/h warm		32,1 / 12,0	32,8 / 11,8
aus 200 km/h		130,7 / 11,8	129,5 / 11,9

* BMW M8 Competition: Keramikbremse 9400 Euro, M Drivers Package 2450 Euro; Mercedes-AMG GT 63: Keramikbremse 8925 Euro, 21-Zoll-Räder 4165 Euro

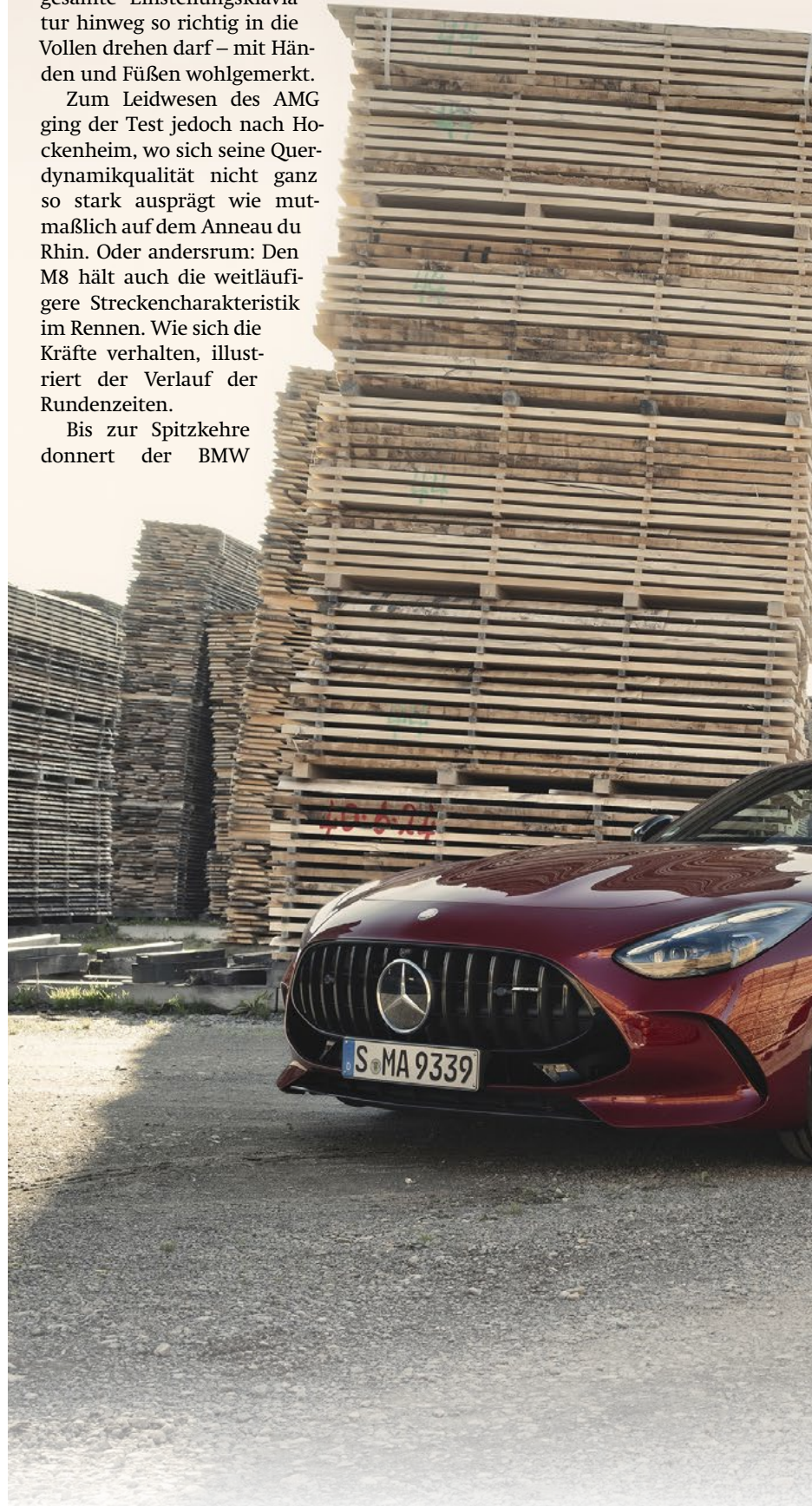
Messbedingungen:
Lufttemperatur 12° C, Asphalttemperatur 16° C, Luftdruck 1019 mbar

schnappt der BMW gerade im „4WD-Sport“-Programm recht hastig von Grip ins Übersteuern – und wieder zurück. Beim Herausbeschleunigen verlangt er demzufolge mehr Kontrolle (oder einen Switch in den zahlreicheren Standard-Modus), wohingegen man im GT über die gesamte Einstellungs-klaviatur hinweg so richtig in die Vollen drehen darf – mit Händen und Füßen wohl gemerkt.

Zum Leidwesen des AMG ging der Test jedoch nach Hockenheim, wo sich seine Querdynamikqualität nicht ganz so stark ausprägt wie mutmaßlich auf dem Anneau du Rhin. Oder andersrum: Den M8 hält auch die weitläufigere Streckencharakteristik im Rennen. Wie sich die Kräfte verhalten, illustriert der Verlauf der Rundenzeiten.

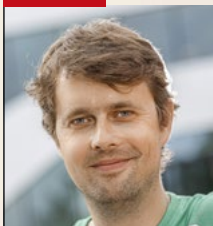
Bis zur Spitzkehre donnert der BMW

kraft seines Motors vorneweg, im kurvigeren Streckenabschnitt geigt der agile GT dann jedoch derart auf, dass aus vier Zehnteln Rückstand eine halbe Sekunde Vorsprung auf der Linie wird. Oder wie es der Briten sagen würde: wow! ☼



RUNDENZEIT HOCKENHEIMRING GP-Kurs

FAZIT



Testredakteur
Stefan Helmreich

Trotz seines imposanten Comebacks auf der Hockenheim-Runde schrappt der GT am Punktsieg vorbei. Seine Allradagilität und die Traktion entwickeln ihn zwar in der Performance-Skala aufwärts, das hohe Gewicht der Mehrzweck-Architektur schmälert jedoch den Ertrag seiner neuen Handlingqualität. Na ja, und dann ist das Coupé-Kleid des M8 eben nur die Tarnkappe eines Konzepts, das nach Sportwagen-Prinzipien aufgezogen, noch gewaltiger motorisiert und auf der Bremse den entscheidenden Tick besser ist.



Uwe Sener

BMW M8 Competition Coupé	1.53,9 min
Mercedes-AMG GT 63 Coupé	1.53,4 min

Messbedingungen:
Lufttemperatur 14° C
Asphalttemperatur 19° C
Luftdruck 1026 mbar

NORDKURVE
128 km/h <>> 1,15 g
130 km/h <>> 1,15 g

ZIELGERADE
▶ 211 km/h
▶ 204 km/h

SÜDKURVE
106 km/h <>> 1,05 g
111 km/h <>> 1,15 g

ANFAHRT PARABOLIKA
▶▶ 11,8 m/s²
▶▶ 12,1 m/s²

SACHSKURVE
81 km/h <>> 1,30 g
83 km/h <>> 1,35 g

EINGANG MOTODROM
122 km/h <>> 1,10 g
122 km/h <>> 1,10 g

SENKE
90 km/h <>> 1,10 g
98 km/h <>> 1,20 g

PARABOLIKA
259 km/h <<<▶▶ 12,9 m/s²
252 km/h <<<▶▶ 12,2 m/s²

TURN 8
▶▶ 12,8 m/s²
▶▶ 11,7 m/s²

TURN 10
112 km/h <>> 1,15 g
112 km/h <>> 1,20 g

ANFAHRT MERCEDES-TRIBÜNE
181 km/h <>> 1,15 g
186 km/h <>> 1,20 g

▶ Kurvengeschwindigkeit
▶▶ Querbeschleunigung
▶▶ Bremsverzögerung
▶▶ erreichte Vmax im Streckenabschnitt

Im Standardmodus des Allradantriebs verhält sich der BMW weitgehend neutral, 4WD Sport drückt die Hinterachse teils künstlich aus der Spur, was nicht immer zielführend ist. Der AMG GT liegt trotz des agilen Hecks deutlich stabiler, muss sich aber auf den Geraden dem bärenstarken 4,4-Liter-V8 des M8 geschlagen geben.



1. BMW M8 Competition Coupé

GP-Kurs Hockenheim	1.53,9 min	21/25
Slalom 18 m	71,9 km/h	19/20
0 - 100 km/h	3,2 s	15/15
100 - 0 km/h (warm)	32,1 m	15/15
Leistungsgewicht	3,0 kg/PS	13/15
Preis/Performance	2354 Euro/Pkt.	5/10
Summe		88/100
		Pkt./max.

2. MERCEDES-AMG GT 63 Coupé

GP-Kurs Hockenheim	1.53,4 min	21/25
Slalom 18 m	71,6 km/h	19/20
0 - 100 km/h	3,2 s	15/15
100 - 0 km/h (warm)	32,8 m	14/15
Leistungsgewicht	3,3 kg/PS	13/15
Preis/Performance	2479 Euro/Pkt.	5/10
Summe		87/100
		Pkt./max.