

# MOTORBLOCK

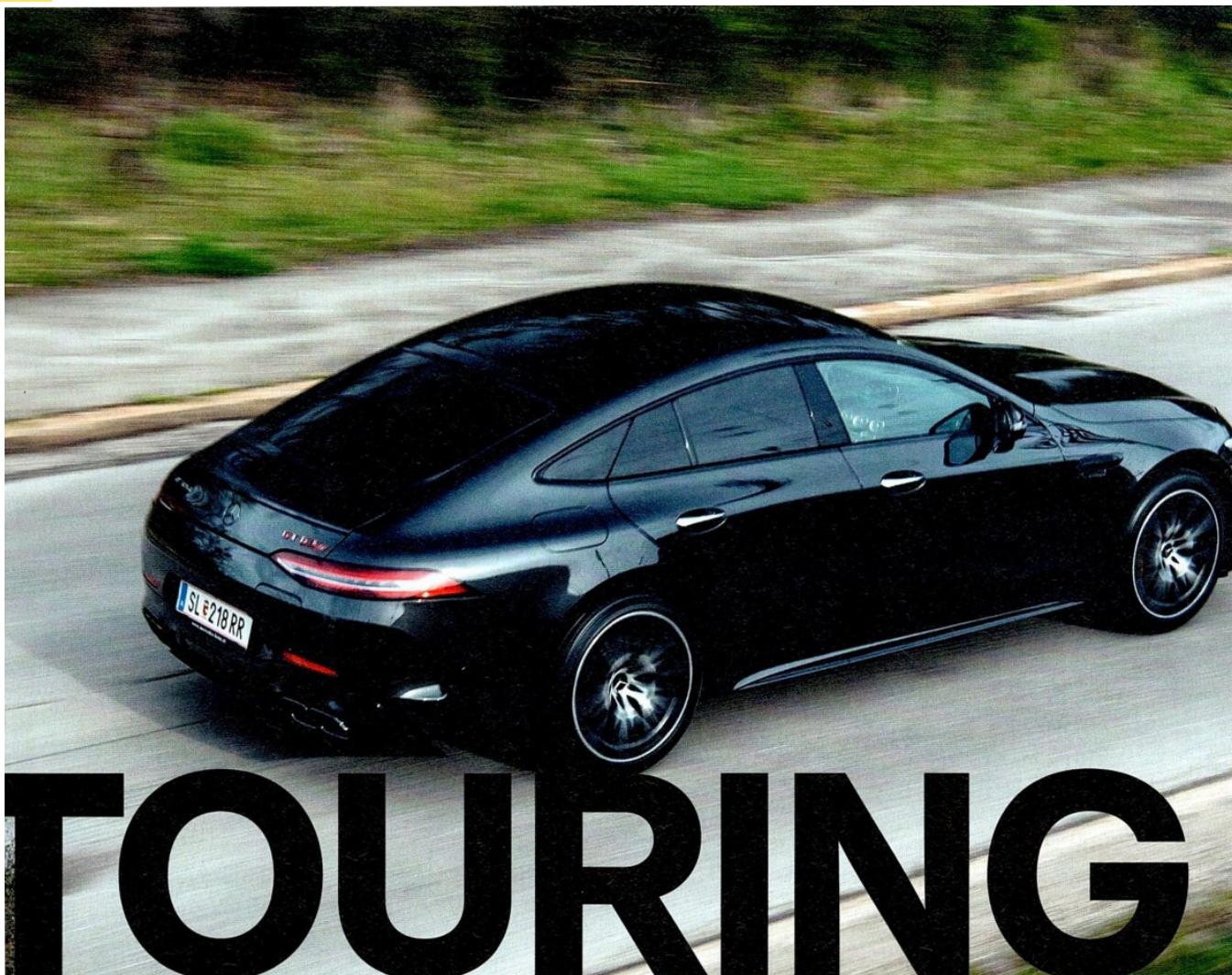
— der gt-vergleich

Wenn im Namen eines Automobils „GT“ steckt, dann steigen die Erwartungen an und die Begeisterung für das Vehikel in der Regel rasant. Heutzutage ist aber nicht mehr jeder GT ein klassischer Vertreter seiner Art. Es kann sich auch um ein Elektro-Crossover oder eine Plug-in-Rakete handeln. Wie passt das unter einen Hut?

TEXT: JAKOB STANTEJSKY  
FOTOS: ERYK KEPSKI

# THE GRAND





# TOURING

Egal ob Ferrari einst einen Gran Turismo oder Aston Martin einen Grand Touring baute, gemeint war immer das Gleiche: Ein Sportwagen, der sich dank eines Zusatzes an Komfort auch für die Langstrecke eignet. Bei Bedarf natürlich auch im Rennbetrieb. Will oder wollte zumindest damals heißen: Zwei Sitze, aber dafür umso mehr Zylinder. Im 21. Jahrhundert gibt es GTs in allen Fahrzeugklassen. Manchmal hält das ikonische Kürzel auch einfach nur für eine Ausstattungsvariante eines Kompaktwagens oder gar eines SUVs her. Die ursprüngliche Idee ist also gehörig verwässert worden. Alles andere als verwässert sind allerdings der **Kia EV6 GT** und der (Achtung, festhalten ... dieser Name ist ein wilder Ritt) **Mercedes-AMG GT 63 S E Performance**. Der adleräugige Leser hat sofort erkannt, dass es sich bei beiden, zumindest namentlich, um GTs handelt.

Nichtsdestotrotz könnten die beiden Fahrzeuge kaum unter-

schiedlicher sein. Der Kia ist nicht nur ein mit der modernsten Ladetechnik ausgestattetes Elektroauto, sondern legt in Form von 585 PS und 740 Nm Drehmoment (Allrad ist bei solchen Zahlen logisch) auch noch eine fette Portion Highspeed oben drauf. Apropos: Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h ist der Koreaner eines der schnellsten Elektroautos der Welt. Über diese Zahl muss der Mercedes natürlich ein wenig schmunzeln, schließlich macht er mit seinen 316 km/h Spitze im Autoquartett diesen Stich locker. Dafür hat AMG allerdings auch eine Menge Aufwand betrieben und zum allerersten Mal einen Plug-in-Hybrid produziert. Beim GT 63 S E Performance sind Banalitäten wie elektrische Reichweite oder ein moderater Verbrauch allerdings nebensächlich. Hier geht es rein darum, aus einem schwer traditionellen Rezept die allerletzten Fitzelchen an Würze herauszukitzeln: Ein V8-Benziner mit vier

Litern Hubraum wuchtet alleine schon 639 Rosse über alle vier Räder auf die Straße und prüft mit 900 Nm Drehmoment ganz genau, ob der Asphalt standhält. Klingt an sich schon wild genug und wäre schon mehr als ausreichend, um den Kia EV6 GT auf dem Papier zu übertrumpfen. Aber bei AMG geht es ja nicht um genug, sondern um Überfluss. Und was für die Formel 1 taugt, darf auch in einen Boliden aus Affalterbach. Deshalb kommen dank E-Motor noch einmal 204 PS dazu, was für eine Systemleistung von wahnwitzigen 843 PS sorgt. Das Drehmoment liegt im Hybrid-Verbund bei 1.400 Nm, anders formuliert: jenseits von Gut und Böse. Der GT 63 S E Performance (jedes Mal wieder eine Freude, dieser Name) demonstriert eindrucksvoll, wie man eine Oktan-Bombe alter Schule durch geschickten Einsatz der ach so grünen Elektrifizierung vollends auf die Spitze treibt. Nur so als Referenzwerte: Laut WLTP gönnt

FOTOS: ERYK KEPSKI



GRUNDVER-

SCHIEDEN?

Na klar, in gewisser Weise. Aber dann auch wieder nicht. Die Große Tour ist mit beiden amüsant und gemütlich. Der AMG ist Rock'n'Roll, der Kia die sportlichste Art und Weise, in die Zukunft zu blicken. In der Spaßwertung gibt es jedenfalls keinen Sieger. .



FOTOS: ERYK KEPSKI

# MOTORBLOCK

der gt-vergleich —

sich der AMG 7,9 Liter auf 100 Kilometer und gibt der Umwelt dafür 180 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer zurück. Weit, weit weg von den – natürlich völlig realitätsbefreiten – Werten herkömmlicher Plug-ins. Kein Wunder allerdings, schließlich fällt die 6,1 kWh-Batterie mit ihren zwölf Kilometern elektrischer Reichweite deutlich kleiner aus. Dafür wird jede einzelne Zelle direkt gekühlt und kommt so auf eine besonders hohe Leistungsdichte, was das Gewicht auf 89 Kilogramm drückt. Man hat also nicht einfach irgendeinen Akku aus dem Regal in den GT 63 S geschraubt, sondern eigens für den E Performance die Entwicklungsabteilung auf Hochturen laufen lassen.

Zumindest beim E-Aktionsradius zieht der Kia EV6 GT dank 77,4 kWh-Akku mühelos davon. Zwar kommt die Heckantriebsversion mit der gleichen Batterie um rund 100 Kilometer weiter, aber auch der GT bringt immer noch 424 Kilometer auf die Straße. Und dank der immer noch sehr raren 800 Volt-Ladetechnik (say Porsche, Hyundai und das war's auch schon) lädt er auch blitzschnell wieder nach. Im Test verspricht uns die Reichweitenanzeige des Stromers gerne mal mehr als jene des Mercedes, wenn beide voll sind. Eine lustige Anekdote, aber besonders der GT 63 usw. leidet natürlich unter dem mein-Fahrer-steigt-bei-jeder-Geliegenheit-voll-auf-Gas-Syndrom. Denn obzwar der EV6 mit 3,5 Sekunden auf Tempo 100 mächtig Dampf macht, verlockt der Deutsche nicht nur aufgrund seiner 2,9 Sekunden, sondern auch mit seiner Stimmgewalt zum beherzten Ampelstart.

Das reißt bei beiden GTs übrigens nicht ab, sobald man die Gerade verlässt. Zwar sind sie mit 2.260 Kilogramm beim Kia und sogar 2.380 Kilogramm beim Mercedes definitiv Schwergewichte, dennoch lassen sie sich dank modernster Technik überaus enthusiastisch ums Eck treiben. Wenn in solch einem gewichtigen Zeitgenossen die Fliehkraft an einem zerren will, aber gefühlt einfach wirkungslos abprallt, macht das schon richtig

**„Was ein Vergleich zwischen so unterschiedlichen Autos bringen soll? Ganz einfach: Eine Menge Spafs“**

Freude. Beim EV6 GT beeindruckt vor allem seine stets völlig mühelose Fortbewegung – die Power entfaltet sich schlagartig wie aus dem Handgelenk und hüllt sich dabei in Grabesstille. Der GT 63 S E Performance macht viel mehr Radau und Aufhebens um seine Kraft. Das befriedigt den primitiven Menschenaffen am Steuer zugebenermaßen zutiefst. Das Zusammenspiel aus Verbrenner und Elektroaggregat läuft völlig reibungslos ab und man ist immer wieder überrascht von dem plötzlichen Drehmoment, das einem Benziner so ja gar nicht zusteht – egal wie bombastisch er sich geriert. Man kann mit beiden GTs auf einen wilden Ritt gehen, aufgrund ihrer formatfüllenden Größe fühlen sie sich beim Grand Touring aber doch am wohlsten: Schnelle, langgezogene Kurven, am besten mit edler Kulisse garniert – das Auge schaut mit.

Nicht nur die Zahlen bestätigen also, dass beide Autos den dynamischen Aspekt eines Gran Turismo erfüllen. Und auch in puncto Komfort sind sie stark mit dabei. Man thront hier wie dort überlegen auf der Straße und kann sich gut und gerne vorstellen, die nächsten paar Stunden im Cockpit zu verbringen. Eine Massage für das extra Plus an Entspannung bieten beide Fahrzeuge, auch haben beide den obligatorischen Satz an Doppelscreens mit an Bord. Der Innenraum des Kia setzt deutlich auf digitale Geschmeidigkeit, während der AMG mit seinen markanten Lüftungsdüsen und den diversen Knöpfen auf dem Mittelunnel mehr auf den Kampfjet-Look baut. Geschmackssache, beide Cockpits funktionieren aber einwandfrei. Wer es etwas cleaner mag, wird den EV6 GT präferieren. Wer Action um sich herum braucht, greift zum Mercedes.

Wobei, so leicht greift es sich auch wieder nicht. Denn der GT 63 S E Performance schlägt mit gewaltigen 247.849 Euro zu Buche – plus 16 Cent, nicht zu vergessen. Damit ist er übrigens immer noch günstiger als sein purer Benzinerbruder: Ohne E Performance und mit rund 200 PS weniger kostet der GT 63 S dank NoVA nämlich

über 260.000 Euro. So oder so kann man sich um den Preis eines Mercedes-AMG GT 63 S locker drei Kia EV6 GT ins Haus holen, schließlich ist der mit 75.990 Euro Startpreis vergleichsweise ein Schnäppchen. Vom ganz klassischen GT sind die zwei Fahrzeuge ebenso weit weg, wie voneinander. Wo der Kia sich an einer Übersetzung des Grand Tourings in die Zukunft versucht, will der Mercedes die gute alte Zeit hochleben lassen – mit einem saftigen Power-up aus der Gegenwart. Was ein Vergleich zwischen so unterschiedlichen Autos bringen soll? Spaß. Den hatten wir nämlich mit beiden Fahrzeugen in rauen Mengen. Und darum geht es beim Grand Touring immer, egal ob in den 50ern oder 2023. X



## Kia EV6 GT

Hubraum: come again?

Leistung: 585 PS

Drehmoment: 740 Nm / immer

Beschleunigung 0-100: 3,5 s

Spitze: 260 km/h

Verbrauch: 21,9 kWh

Gewicht: 2.260 kg

Preis: 75.990 Euro



## Mercedes-AMG GT 63 S E Performance

Hubraum: 3.982 ccm

Leistung: 843 PS

Drehmoment: 1.400 Nm / 2500-4500 U/min

Beschleunigung: 0-100: 2,9 s

Spitze: 316 km/h

Verbrauch: 7,9 Liter

Gewicht: 2.380 kg

Preis: 247.849,16 Euro