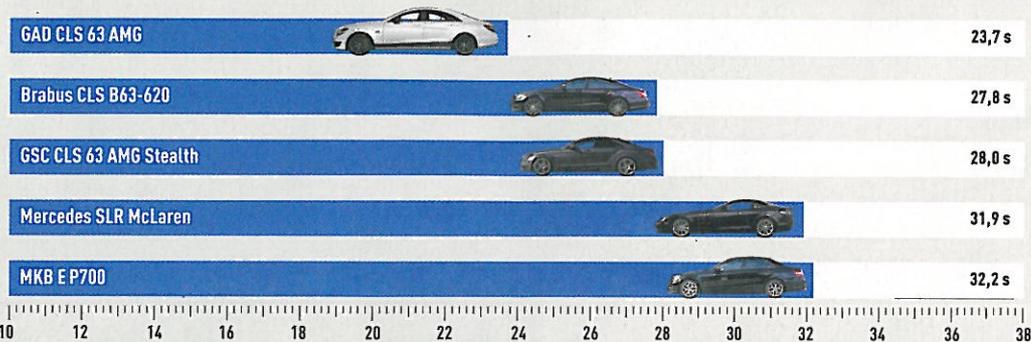


BESCHLEUNIGUNG DIE SCHNELLSTEN MERCEDES AUF 300 KM/H



TÜV gibt es für das 25 600 Euro teure Power-Kit nur per Einzelabnahme, eine Antriebsstrang-Garantie gegen Aufpreis

TECHNISCHE DATEN* GAD CLS 63 AMG

Motor	V8, Biturbo
Einbaulage	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4
Hubraum	5461 cm ³
kW (PS) bei 1/min	590 (803)/5600
Literleistung	147 PS/l
Nm bei 1/min	1150/3600-4900
Antriebsart	Allrad
Getriebe	7-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	402 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	360 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn - hinten	9,5 x 19 - 11 x 19
Reifengröße vorn - hinten	245/35 ZR 19 - 305/30 ZR 19
Reifentyp	Pirelli P Zero Trofeo R
Länge/Breite/Höhe	4996/1881/1381 mm
Radstand	2874 mm
Leergewicht/Zuladung	1895/520 kg
Leistungsgewicht	2,4 kg/PS
Tankvolumen	66 l (80 l optional)
Höchstgeschwindigkeit	ca. 360 km/h

MESSWERTE TOUGHBOOK

Beschleunigung	
0- 50/0-100 km/h	1,6/3,4 s
0-160/0-200 km/h	6,5/9,4 s
0-250/0-300 km/h	14,6/23,7 s
Viertelmeile	
0-402,34 m	10,98 s
Elastizität	
60-100 km/h (in 4. Stufe)	3,3 s
80-120 km/h (in 5./6. Stufe)	4,2/6,4 s
Testwagenpreis	186 904 Euro

*Herstellerangaben



Abgehoben: Der Allradumbau kostet 35 300 Euro, hievt die Fahrleistungen des CLS 63 AMG aber auch in völlig neue Sphären

wälzt tagelang den Mercedes-Teilekatalog auf der Suche nach passenden und der Leistung entsprechend dimensionierten Teilen. Das vordere Differenzial etwa stammt aus dem schwereren S 500 4Matic.

Der Umbau zum Allradler dauert zwei Monate

Darüber hinaus muss der Tuner aber auch viel selbst bauen. Die AMG-Automatik des hinterradgetriebenen Modells lässt sich zum Beispiel nicht einfach übernehmen. Denn das Allrad-Verteilergetriebe ist bei Mercedes ins Automatikgetriebe integriert. Daher nimmt GAD die 7-GTronic aus dem CLS 500 4Matic, rüstet diese mit den kräftigeren Innereien der AMG-Version samt Nassanfahrkupplung auf, er-

gänzt Letztere um widerstandsfähigere Kupplungsscheiben und baut noch für den Allrad der Leistung angepasste Zahnräder und Wellen.

Anfang April rollt das Ergebnis an – und pulverisiert sämtliche bisher von uns ermittelten Mercedes-Werte. Mittels Race-Start knallt der getunte CLS nahezu schlupffrei vom Fleck, fährt aufgrund der Drehmomentbegrenzung auf 700 Newtonmeter in den ersten zwei Gängen zwar noch mit gebremstem Schaum, läuft dann aber zur Höchstform auf. Ob SLS oder SLR – alle lässt er hinter sich und enteilt dem bisherigen 300er-Spitzenreiter im Mercedes-Lager um satte 4,1 Sekunden – trotz der allradbedingten Nachteile wie erhöhter Reibung und etwa 100 Kilo Mehrgewicht. Die Fahrbarkeit dabei ist tadellos. Zwar legen sich

die Lader erst ab etwa 3000 Umdrehungen so richtig ins Zeug, übertreffen dann jedoch in Sachen Schub unter vernehmlichem Pfeifen selbst die beeindruckenden V12-Biturbos von AMG. Beim ersten Rollout von GAD – zu bewundern auf YouTube – rutschten die Kupplungsscheiben aufgrund der noch ausstehenden Adaption durch und führten so zu stark schwankenden Drehzahlen beim Schalten. Das ist jetzt kein Thema mehr. Nur das Fahrwerk befindet sich bei unserer Testfahrt nach wie vor im Entwicklungsstadium. Da die Allradmodelle andere Dämpfer haben und die neuen AMG-Teile noch nicht verfügbar sind, hat GAD für den Test kurzerhand softere Dämpfer aus dem CLS 500 4Matic eingebaut. Damit federt der CLS auf Unebenheiten schwam-

mig-stark aus und ein. „Wir lassen gerade maßgefertigte Dämpfer von KW bauen – die dürften demnächst fertig sein“, erklärt Daminger. Nachteil des Mega-Kits: Ein TÜV-Gutachten gibt es nicht, Interessenten bleibt also nur die kostspielige Einzelabnahme.

FAZIT

■ Abgesehen vom unfertigen Fahrwerk funktioniert das PS-Monster mit Allrad tadellos – und stellt souverän Mercedes-Rekorde in sämtlichen Beschleunigungsdisziplinen auf. Dabei bleibt es – bis auf den später einsetzenden vollen Ladedruck – ähnlich ausgewogen wie die Serie. **Frank Wiesmann**

