

**AUTO-CHECKPOINT**

# Mercedes GL 420 CDI



Länge/Breite/Höhe: 5088, 1920, 1840mm, Achtzylinder-Dieselmotor, Leistung 225 kW/306 PS, maximales Drehmoment 700 Nm bei 2200, Höchsttempo 230 km/h, 0 bis 100 km/h 7,6 sec., Verbrauch 11,3 Liter (Werksangabe)/Test: 11,8 Liter, Kofferraum 620 bis 2300 Liter Reinhold Schnupp

**1** Karosserie: Von vorn bietet der große Geländewagen das vertraute Mercedes-Gesicht, von hinten hebt er sich vom kleineren Bruder, dem ML, durch ein kantig-klotziges Heck ab. Kaum zu glauben, dass man sich mit dem 2,5-Tonner der Fünf-Meter-Klasse ins Gelände wagen darf. Von der Seite wirkt die Karosserie durch eine leicht nach hinten aufsteigende Schulterlinie eher sportlich als klobig. Wer diesen Wagen fährt, fällt im Straßenbild unweigerlich auf. ●●●●●

**2** Innenraum: Die vorderen Passagiere thronen regelrecht über dem Verkehr, aber nichts anderes ist auch von einem Auto dieser Dimension zu erwarten. Aber auch in der zweiten und dritten Reihe gibt es gute Platzverhältnisse. Auffällig sind die hochwertigen Materialien. Der Wahlhebel der Automatik liegt am Lenkrad, sodass zwischen den vorderen Sitzen viel Platz für Ablagen ist. Der Umbau zum Kleintransporter ist mit wenigen Handgriffen erledigt. ●●●●●

**3** Sicherheit: Pro-Safe ist bei Mercedes ein neuer Begriff, der nicht mehr zwischen aktiver und passiver Sicherheit unterscheidet. Zu dem Gesamtpaket gehören die vorderen Airbags sowie Window- und Sideairbags, hinten allerdings gegen Aufpreis (389 Euro). Genau so aufpreispflichtig ist das Pre-Safe-System (389 Euro), das unter anderem den Gurt des Beifahrers strafft und die vorderen Sitze in eine aufrechte Position bringt. ●●●●●

**4** Fahrdynamik: Trotz seiner Länge und des Gewichts von etwas mehr als 2,5 Tonnen ist der Geländewagen erstaunlich agil und lässt sich flink um die Kurve leiten. Dabei schaukelt sich der GL weder auffällig auf, noch zeigt er eine übermäßige Seitenneigung. Zur Serie gehört die Luftfederung Airmatic mit adaptiven Dämpfern in drei Modi. Sie passen sich dem Fahrverhalten an und sorgen für einen hervorragenden Abrollkomfort. ●●●●●

**5** Komfort: Die Technik des Autos lässt weder auf geteerten noch auf unbefestigten Straßen zu, dass Schläge oder Stöße in den Innenraum übertragen werden. Der lange Radstand von etwas mehr als drei Metern und der extrem lauffröhige und bärenstarke V8-Motor machen den GL auf der Autobahn zu einem perfekten Gleiter. Die siebenstufige Automatik (Serie) schaltet weich und nahezu ohne Zugunterbrechung. ●●●●●

**6** Antrieb: Der Wagen ist mit allem ausgestattet, was für den harten Geländeausflug nötig ist. Allradantrieb ist selbstverständlich, ebenso Getriebereduktion und Traktionskontrolle und in der Mitte und hinten jeweils ein Sperrdifferential. Weitere Helfer sind Anfahrassistent und Bergabfahrkontrolle, aber wer wird die Fähigkeiten dieses Autos tatsächlich ausreizen? Jedenfalls sind auch auf der Straße die Laufruhe und der mühelose Antrieb spürbar. ●●●●●

**7** Kosten: Es gibt billigere Autos dieser Größe, aber ohne die Fähigkeiten des GL. So gesehen sind die 79 460 Euro gut angelegt. Über die Aufpreisliste kann sich der Kunde nur wundern: Bi-Xenon-Kurvenlicht: 1589 Euro, Klimaanlage hinten: 452 Euro, Abstandhalter Distronic: 1789 Euro. Das Finanzamt verlangt 616,98 Euro Steuer pro Jahr, die Versicherung rechnet mit TK 28/VK 29/HP 23 ●●●●●

sehr gut ●●●●● gut ●●●●● befriedigend ●●●●● ausreichend ●●●●● mangelhaft ●●●●● ungenügend ●●●●●

**Gesamtwertung:** Der Mercedes GL 420 spielt mit V8-Motor in einer eigenen Liga. Beschleunigung und Laufruhe sind vorbildlich. Bei Geschwindigkeiten oberhalb von Tempo 200 vermittelt das Auto einen sicheren Fahrindruck. Raumgestaltung und Materialien entsprechen einem Oberklassefahrzeug. Dazu kommen sehr gute Geländefähigkeiten und die Möglichkeit, das Auto variabel zu nutzen. ●●●●●

## So teuer wie ein Haus

Ein Leben lang Fahren kostet 310 000 Euro

DER ERWERB EINER Immobilie gilt gemeinhin als größte Investition im Leben des Verbrauchers, an zweiter Stelle folgt der Autokauf. Da Otto Normalfahrer im Laufe seines Lebens nicht nur ein einziges Fahrzeug kauft, sondern begerlich nach neuen Modellen schielt, sieht die tatsächliche Kostenrechnung anders aus. Die fraktale Phase im Leben des Normalbürgers dauert nach Berechnungen der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) im Schnitt von 18 bis 72, also immerhin 54 Jahre. Anschaffungs- und Unterhaltskosten summieren sich in diesem Zeitraum zu einem Gesamtbeitrag, der den Gegenwart einer mittleren Immobilie erreicht.

Davon abzuziehen ist der Erlös für acht in Zahlung gegebene Gebrauchtwagen in Höhe von 31 970 Euro, sodass die tatsächlich bezahlte Kaufsumme 80 650 Euro beträgt. Kaum weniger kostet der Kraftstoff: Er reißt mit 76 774 Euro das zweitgrößte Loch in den Geldbeutel. Es folgen mit 43 092 Euro die Kosten für Versicherung. Wartungs- und Reparaturarbeiten summieren sich auf 21 412 Euro, die Zinsen für die Finanzierung auf 32 604 Euro. Hinzu kommen Garagemiete (16 200 Euro), Wagenpflege (14 580 Euro), Nebenausgaben (12 150 Euro), Reifen (4320 Euro) und gelegentliches Ölnachfüllen (560 Euro). Die Kraftfahrzeugsteuer wurde mit 9477 Euro angesetzt. Insgesamt addieren sich die Positionen für 54 Jahre Mobilität auf 311 819 Euro, was schon dem Wert einer Stadtwohnung oder eines Hauses entspricht. Hans W. Mayer



Familienmitglied: Der Morris Minor war das zuverlässige Auto der kleinen Leute, mit dem sie überallhin gelangten; zur Arbeit ebenso wie am Wochenende zum Meer

Was für die Deutschen der Volkswagen ist, ist für viele Engländer der Morris Minor. Von 1948 bis 1971 entstanden rund 1,6 Millionen Exemplare. Gestern wäre sein Erfinder Sir Alec Issigonis 100 Jahre alt geworden

# Der Käfer von der Insel

Von Frank Tiedemann

„ICH WAR MIT der letzten Version des Morris Minor nicht zufrieden. Also ging ich eines Abends in die Werkstatt und bat die Mechaniker, das Auto der Länge nach durchzusägen.“ Unkonventionelle Ideen bescherten dem britischen Autokonstrukteur Alec Issigonis mehr als einmal umwerfenden Erfolg.

Die mit der Säge stammt aus dem Jahr 1948. Die Arbeiter im Morris-Werk bei Oxford zuckten mit den Schultern und erledigten den Auftrag. Sie zogen die beiden Hälften des Minor-Prototyps so weit auseinander, bis die Proportionen dem Sohn eines Exilgriechen und einer Deutschen gefielen. Das brachte den späteren Fahrgästen rund zehn Zentimeter mehr Ellenbogenfreiheit und dem Auto eine eigentümliche Falte auf der Motorhaube ein.

Deshalb erhielten die frühesten Modelle auch eine geteilte Stoßstange – bis das schon gefüllte Lager aufgebraucht war. Die Briten hatten ihren Volkswagen. In den 50er- und 60er-Jahren gehörte der Morris Minor ins britische Straßenbild wie Miss Marple in englische Krimis – und wer sich die rundliche Frontpartie anschaut, mag auch am Auto die Züge eines eigenwilligen Tantchens erkennen. Ihre knifflige Nase verkaufte sich bis 1971 mehr als 1,6 Millionen Mal.

Außerhalb Großbritanniens wurde Alec Issigonis als Erfinder des Minis berühmt. 1971, nach seiner Pensionierung, erhielt er dafür einen Adelstitel. Er selbst war zeit seines Lebens vor allem stolz auf sein früheres Meisterstück: Der Morris Minor galt als verlässliches Auto mit einigem Komfort, und das zu einem Preis, der selbst für die Arbeiterklasse erschwinglich war.

Beim Mini hingegen ging es ursprünglich allein ums Sparen. Die Schließung des Suezkanals 1956 hatte Großbritannien in seine erste Ölkrise gestürzt. Ungefähr zu der Zeit langweilte sich der leidenschaftliche Konstrukteur bei einem Geschäftsessen. Zwischen Vorsuppe und Dessert kritzelte er den ersten Entwurf für den Mini auf eine Papierserviette. Damit schuf er nicht nur ein Kult, sondern auch das noch heute gültige Prinzip aller Kleinwagen: quer liegender Motor vorn und Frontantrieb.

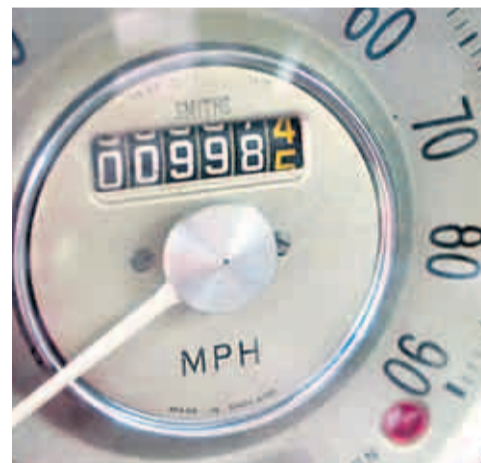
Luxus wiegt zu schwer, die spartanischen Minis der ersten Jahre brachten kaum mehr als mager-süchtige 600 Kilogramm auf die Waage. Umso schwerer wiegt der jahrzehntelange Erfolg des kleinsten Briten: 5,4 Millionen Exemplare in 41 Baujahren. Bequemer war der Morris Minor mit zu dieser Zeit ungewohnter Kurvenstabilität und Fahrsicherheit. Auch war die Federung angenehmer als bei Vorkriegsautos. Anfangs hatten die Käufer die Wahl zwischen der zwei- oder der viertürigen Limousine und dem offenen Convertible. 1952 kam ein Kombi mit Holzfachwerk namens Traveler ins Programm. Cabrio und Kombi sind heute bei Oldtimerliebhabern die begehrtesten Modelle.

## Moggy, eines der erfolgreichsten Exportprodukte aus England



■ **Morris Minor 1000 Post Office Van** Morris bewegte die ganze Nation, so auch die „Royal Mail“. Königlich britische Postler waren wie alle Morrisfahrer mit 48 PS unterwegs. Dieser Kastenwagen fuhr 106 569 Meilen bis zur Ausmusterung

■ **Der Tacho geht bis 90** Ein Morris fährt natürlich nicht Kilometer, sondern Meilen (1,865 Kilometer) pro Stunde. Dieser betagte Zähler hat vermutlich schon eine Runde mit 100 000 Meilen hinter sich



■ **Rücklicht eines Morris Minor Traveller** Besonderer Schmuck des Kastenwagens war das von außen sichtbare Holzfachwerk



■ **Morris Minor Baujahr 1949** Der rundliche Kleinwagen erhielt den Kosenamen „Moggy“, er wurde bis 1971 fast unverändert gebaut



■ **Moggy in Uruguay** In die ganze Welt verkaufte sich der Morris. Ein Viertel der 1,6 Millionen Exemplare soll heute noch fahrtüchtig sein



■ **Morris Minor 1000 Convertible De Luxe von 1955** Als Einziger aus dem Programm verkaufte sich das Cabriolet auch in den USA recht gut

■ **Morris Minor MM von 1950** „Ein Konstrukteur muss ein gutes Auto schaffen, das ihn zufriedenstellt. Wenn er ein praktischer Mann ist, dann stellt es die ganze Welt zufrieden.“ Issigonis' Motto hat sich für ihn mit dem Morris bewahrheitet



■ **Sir Alec Issigonis (1906–1988)** Der Sohn eines Griechen und einer Deutschen wurde in Izmir geboren. 1938 entwickelte er sein erstes Auto

Morris hatte aber nicht allein die Privatkundschaft im Visier. Für das Kleingewerbe gab es den Minor als Lieferwagen und mit offener Ladefläche. Die roten britischen Postautos sind inzwischen ebenso beliebte

Sammlerstücke wie die Zweitürer der englischen Polizei. Bis in die 80er-Jahre hat wohl jeder Engländer seine Fahranfänge mit dem Morris Minor gemacht. An das erste Auto denkt man mit be-

sonderen Emotionen zurück. Wie Verliebte fühlt sich die Erinnerung an, wenn die alte Liebe noch dazu zum Knuddeln aussieht. Darum hat jeder Minor auch einen Kosenamen: „Moggy“ versteht jeder in

England, das ist der Sammelkosenname für alle Minors. Alle sind weiblich, Briten sagen immer „she“, wenn sie von ihren Schätzchen schwärmen. Und natürlich muss der Name eines Morris Minor mit M beginnen wie Margaret, Molly, Melusine oder eben – Miss Marple.

Als Mobil für die Massen hat Morris den Minor von Anfang an auch als Exportauto geplant. In den USA verkaufte sich das Cabriolet als einziges Modell einigermaßen gut. US-Amerikaner waren schon damals andere Dimensionen gewöhnt, einen englischen Kleinwagen konnte man dort nur belächeln. Dabei hatte Morris extra das Design den US-amerikanischen Zulassungsbestimmungen angepasst: Zu Issigonis' großem Ärger wanderten die Scheinwerfer von ihrer niedrigen Position neben dem Kühlergrill an den oberen Rand der Kotflügel.

Im Commonwealth jedoch hatte Großbritannien kaum einen größeren Exportmarkt. Noch heute bekommen Besitzer neue Ersatzteile aus indischer oder malaysischer Produktion. Und wer in Südafrika, Australien oder auf Malta Urlaub macht, findet leicht eine relativ rostfreie Alltagsmoggy.

Auf dem Festland legten sich vor allem Dänen und Schweizer einen Minor zu. In die damalige Europäische Wirtschafts-Gemeinschaft EWG konnte aus England kaum gewinnbringend exportiert werden, die Zölle waren zu hoch.

Die Kontinentalmodelle hatten selbstverständlich das Lenkrad auf der linken Seite. Das war's dann aber auch schon an Zugeständnissen. Zöllige statt metrische Schrauben machten den Werkstätten die Arbeit schwer. Die Suche nach einem passenden Autoradio geriet zur Tortur, denn die Elektrik war umgekehrt gepolt. Ein Türschloss gab es bis Mitte der 60er-Jahre nur auf der Fahrerseite. Und die ist bei den Briten eben rechts.

Die Deutschen hatten ihren Käfer und folglichen Bedarf an einem anderen Volkswagen, der zudem noch teurer war. Doch seit einigen Jahren entdecken sie den süßen Engländer nun als bodenständigen Oldtimer. Noch ist die Fangemeinde klein, rund 220 Mitglieder zählt das Register (www.morris-minor.de).

Wie viele der sympathischen Kleinwagen tatsächlich auf unseren Straßen unterwegs sind, ist nicht bekannt. Jedenfalls sind die meisten deutschen Moggys vorher im Ausland unterwegs gewesen und wurden oft erst als Oldtimer importiert. Ihre Mechanik ist einfach, Ersatzteile sind immer noch leicht zu bekommen. Was man für den Motor, die Bremsen oder die Scheinwerfer braucht, passt vom Mini.

Ein Morris Minor müsste sich in Deutschland wohlfühlen, schließlich ist er dort wieder im Kreis der Familie: Issigonis' Mutter stammt aus Bayern, und der neue Mini ist ja seit 2001 auch hier zu Hause. Am 18. November rollt das neueste Mini-Modell vom Band. Als kleines Geburtstagsgeschenk für den genialen Sir Alec Issigonis.