



Einer für die Stadt – einer

Die Unterschiede zwischen dem Range Rover (oben links) und dem Geländewagen von Mercedes werden schnell deutlich: Der Engländer gefällt durch Eleganz, der Schwabe durch Sachlichkeit. Im *Auto Bild*-Vergleich mußten beide auch ihre inneren Werte offenbaren.



Da freut sich der Gutsherr – und die Meute wundert sich: Zwei edle Allradler, einer aus England, einer aus Schwaben, als Zaungäste bei der Herbstjagd in der Lüneburger Heide. Nach der Jagd begann das Duell der Diesel

Foto: Wolfgang Jortzig

für das Land

Von außen sehen sie sich nicht gerade ähnlich: Hier der glattflächig und elegant gestylte Range Rover, da der mit eher derbem und ländlichem Charme behaftete Mercedes. Beide haben sich im Verlauf ihrer Produktionszeit (Range Rover seit 1970,

Mercedes seit 1979) optisch kaum verändert, haben ihr Image über Jahre hinweg gefestigt.

Der Range Rover, gebaut von der zum Austin-Rover-Konzern gehörenden Land-Rover-Tochtergesellschaft, gilt als der Rolls-
→

Auch wenn es hier anders aussieht: Solange es auf festem Untergrund geradeaus geht, hat normalerweise der Range Rover (l.) die Nase mit deutlichem Vorsprung vorn



Foto: Klaus Kuhnigk

Royce unter den Geländewagen. Ganz anders sein schwäbischer Konkurrent: Lediglich der Stern am Grill läßt vermuten, daß der Mercedes 300 GD Station – so sein voller Name – in der gleichen Preisklasse rangiert. Bei seiner Formgebung stand ganz klar die Funktion im Vordergrund; auf modische Eleganz mochten seine Schöpfer wohl keine Rücksicht nehmen.

Der äußere Eindruck setzt sich im Innenraum fort: Der Rover-Fahrer schweigt zwar nicht gerade im Luxus, doch er hat es schon recht nett. Voluminöse Velours-Sessel sorgen für ge-

Der Range Rover bietet mehr Luxus

pflegte Salon-Atmosphäre. Dagegen lassen die rustikal großkarrierten Sitzbezüge im Mercedes und das nüchterne, fast Lkw-ähnliche Cockpit gar nicht erst Gemütlichkeit aufkommen: Wer hier lenkt, soll arbeiten und nicht reisen! Das praxisorientierte Konstruktionsprinzip hat jedoch auch Vorteile. Rückbank-Passagiere finden im Mercedes mehr Beinraum vor als im Range Rover – und beim Beladen entpuppt sich der 300 GD als Fünftürer, der dieser Bezeichnung alle Ehre macht. Während im Rover zwei nach oben und unten öffnende Klappen umständlich den Laderaum freigeben, besitzt der Mercedes eine links angeschlagene Tür, die schnelles und problemloses Beladen ermöglicht. Ähnlich verhält es sich mit der Unterbringung der Reserveläder: Im Rover schmälert das fünfte Rad den Laderaum, beim Mercedes prangt es – nicht schön zwar, aber wiederum funktionell – außen auf der Hecktür.

Erst im Fahrbetrieb wandeln sich die Charaktere der beiden Testkandidaten: Beim Kaltstart nageln sie zwar zunächst noch einträchtig und dieseltypisch vor sich hin, doch spätestens beim Einkuppeln offenbaren sich die ersten Unterschiede: Der Schönlünger von der britischen Insel entpuppt sich von seinen Innereien her als halber Lkw. Der vom italienischen Hersteller VM gelieferte, turbogeladene Vierzylinderdieselmotor geht auch noch nach der Warmlaufphase höchst unkultiviert zur Sache. Nennenswerte Durchzugskraft bietet er erst am oberen Ende der Drehzahlkurve, was nicht nur im Stadt- und Landstraßenbetrieb, sondern vor allem auch im Gelände höchst unpassend ist.

Hier schlägt die große Stunde des optisch nur durch seine Größe beeindruckenden Mercedes. Der mit 88 Pferdestärken beinahe 20 PS schwächere Fünftürer-Motor im 300 GD arbeitet zwar auch nicht gerade leise, doch sein Leistungsband ist breiter.

Der Mercedes braucht fünf Gänge

Praktisch über die gesamte Drehzahl-Skala nimmt er ruckfrei seine Arbeit auf und ermöglicht so schaltfauleres Fahren als der Rover. Der Fahrer weiß es zu schätzen, denn das mit limousinenhafter Exaktheit und Leichtigkeit zu schaltende Getriebe hat einen entscheidenden Haken: Der Schalthebel ist genauso kurz wie in den Mercedes-Limousinen, was den Fahrer bei jedem Schaltvorgang zu einem Diener zwingt. Unser Testwagen hatte ein weite-



res Manko, das sich aber zum Aufpreis von 1653 Mark aus der Welt schaffen ließe: Soviel nämlich kostet das Fünfganggetriebe, das bei häufigem Autobahngebrauch fast schon zwingend notwendig ist. Beim Vierganggetriebe ist der letzte Gang so kurz übersetzt, daß die Drehzahlmesser-Nadel bei Höchstgeschwindigkeit (120 km/h) stets im roten Bereich steht.

Hier ist der Rover deutlich überlegen. Dank seiner 18 Mehr-PS – die ihn schon beim Sprint von 0 auf 100 km/h um fast zehn Sekunden schneller machen als seinen schwäbischen Konkurrenten – zieht er ihm auch auf der Autobahn mit einer Spitze von 144 km/h locker davon.

Technische Daten

Range Rover TD

Vierzylinder-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, eine seitlich liegende Nockenwelle, Abgassturbolader KKK (K1) mit Ladeluftkühler, Hubraum 2376 cm³, Bohrung x Hub 92 x 90 mm, Verdichtung 21,5:1, 78 kW (106 PS) bei 4200/min, maximales Drehmoment 238 Nm bei 2400/min, Bosch-Einspritzpumpe (KV E4), Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb, Starrachse, vorne Federbeine, Längslenker, Panhardstab, hinten Schraubenfedern, Dreiecksträger, Scheibenbremsen, Reifen 205 R 16, maximaler Kofferrauminhalt 2000 Liter, Leergewicht 1930 Kilogramm, Anhängelast 2500 Kilogramm, Tankinhalt 79 Liter.

Auch aus der Heckansicht wird's deutlich: Der Range Rover (links) ist der Gentleman fürs Gelände, der 300 GD für den harten Arbeitseinsatz geschaffen. Die Rover-Heckklappe ist zweigeteilt. Der Mercedes hat eine zur Seite schwingende Tür.

Auf der Landstraße und im Stadtverkehr dagegen ist der Mercedes das angenehmere Fortbewegungsmittel. Fahrwerk und Lenkung des Sternmobils vermitteln seinem Lenker deutlich mehr Fahrbahnkontakt, machen den 300 GD zu einem vergleichsweise agilen und handlichen Auto. Radaufhängungen und Lenkgetriebe des Range Rover sind deutlich schwammiger ausgelegt, was sich andererseits wieder in einem etwas besseren Federungskomfort auf der Haubenseite niederschlägt.

Klarer Sieger bleibt der Merce-

des schließlich im eigentlichen Zielgebiet der beiden Konkurrenten – nämlich abseits befestigter Straßen. Motor, Fahrwerk und Lenkung harmonisieren aus den bereits erwähnten Gründen deutlich besser mit der rauen Gelände-Wirklichkeit – und wenn es wirklich extrem schlüpfrig wird, spielt der Mercedes einen weiteren Vorzug aus: Ohne das Tempo vermindern zu müssen, kann der 300-GD-Fahrer bei Bedarf die Differenziale der Vorder- und Hinterachse sperren und damit 25 Prozent der Antriebskraft auf jedes Rad ver-

teilen. Beim Rover findet sich nur eine zentrale Sperre, womit sich ein Durchdrehen der diagonal gegenüberliegenden Räder nicht verhindern läßt.

Ein Fazit zu ziehen fällt nicht schwer: Der Range Rover ist mit seiner komfortableren Federung und Ausstattung sowie der höheren Motorleistung zweifellos das bessere Allround-Auto, mit dem es sich ebenso abends in die Oper wie morgens zur Arbeit oder durchaus auch in den Urlaub fahren läßt. Der Mercedes dagegen gibt sich deutlich robuster und in allen Belangen knorriger, was ihn zum Favoriten für jene stempelt, die sich häufig in schwerem Gelände bewegen.

Hermann J. Müller

Technische Daten

Mercedes 300 GD

Fünftürer-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2938 cm³, Bohrung x Hub 90,9 x 92,4 mm, Verdichtung 21:1, 65 kW (88 PS) bei 4400/min, maximales Drehmoment 172 Nm bei 2400/min, Einspritzpumpe, Vierganggetriebe, Heckantrieb, zuschaltbarer Frontantrieb, Starrachse, vorne Schraubenfedern, Längslenker, Panhardstab, Drehstab-Stabilisator, hinten Schraubenfedern, Längslenker, Panhardstab, Scheibenbremsen vorne, Trommeln hinten, Reifen 205 R 16, Kofferrauminhalt maximal 2590 Liter, Leergewicht 2100 Liter, Anhängelast 2800 Kilogramm, Tankinhalt 68 Liter.



Die Schaltzentrale des Rover: Der kleinere Schaltknüppel ist zum Einlegen einer kurzen Getriebeübersetzung und der Differentialsperren zuständig, mit dem größeren Schalthebel werden die fünf Gänge sortiert. Die fünf Drucktasten sind für die elektrischen Fensterheber.



Der Schalthebel fürs Mercedes-Vierganggetriebe ist aus den Stern-Limousinen bekannt. Für einen Geländewagen ist er aber etwas zu kurz. Der kleine Hebel unten schaltet die kurze Gelände-Übersetzung zu. Die beiden Knöpfe links in der Mitte dienen zum Einschalten der Differentialsperren.

Mercedes 300 GD



Auf schlechten Wegen ist der Rover komfortabel, im Gelände mit den Kletterkünsten schnell am Ende. Grund: die weiche Federung. Das Platzangebot reicht für fünf Personen, ist aber nicht so üppig, wie die Außenabmessungen vermuten lassen.



Der urige Mercedes 300 GD ist im schweren Gelände ein richtiger „Klettermaxe“. Dafür gleitet er übergeteerte Straßen nicht so elegant wie der vornehme Brille. Das Platzangebot reicht bequem für fünf Personen und ihr komplettes Reise-Gepäck.



Für schweres Gepäck fast zu schade: die mit feinem Velours ausgeschlagene Ladefläche des Rover.



Das Mercedes-Ladeabteil hat einen ebenen Boden. Durch Umklappen der Rücksitzbank läßt sich die Ladefläche fast verdoppeln.



Der Arbeitsplatz im Range Rover ist hochherzschafflich. Die Sitze sind mit feinem Velours bespannt, die Türen mit edlem Holz verkleidet. Das Leder-Lenkrad ist griffig, die Lenkung leichtgängig und schwammig.



Die Kommandozentrale des 300 GD versprüht den Charme eines Lkw. Lenkrad und Multifunktionshebel für Scheibenwischer und Blinker stammen aus der Limousine. Die Servo-Lenkung ist vorbildlich exakt.

Testwerte

	Range Rover TD	Mercedes 300 GD
Preis: ①	ca. 64 000 Mark	60 306 Mark
Kraftstoffverbrauch: ②	8,3/11,6/11,0 l/100 km	11,7/-/14,6 l/100 km
Testverbrauch:	12,3/100 km (Diesel)	15,2/100 km (Diesel)
Höchstgeschwindigkeit:	144 km/h	120 km/h
Beschleunigung:	0-100 km/h in 20,5 Sek	0-100 km/h in 30,4 Sek
60-120 km/h im 4. Gang:	16,1 Sek	25,4 Sek
1 km mit stehendem Start:	40,0 Sek	44,0 Sek
Maximale Zuladung:	570 Kilogramm	600 Kilogramm
Wartungsintervalle:	alle 20 000 Kilometer	alle 20 000 Kilometer
Inspektionskosten: ③	350 bis 550 Mark	600-700 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	steuerfrei	steuerfrei
Haftpflichtversicherung: ⑤	1136,10 Mark	1089,90 Mark

① Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überführungskosten dazu. ② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr. ③ Kosten für großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten. ④ Bei jährlicher Zahlungsweise. ⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlungsweise in der Regionalklasse drei.

* Keine Angabe

Damit der Diesel keine Rauchzeichen gibt



DIESEL ADDITIV

Schützt Technik. Perfekt

- Diesel-Kraftstoffe brauchen Additive für bessere Wasserabscheidung, bessere Fließfähigkeit gegen Verkoken der Einspritzdüsen

- saubere Dieselmotoren zünden besser, laufen ruhiger, qualmen weniger



Trimmt Ihr Auto fit.



Erhältlich beim Fachhandel und in Fachabteilungen von Warenhäusern und Verbrauchermärkten. Weitere Informationen: STP Deutschland GmbH (F.B.D. Hauptverwaltg.), Heinrichstr. 169 B, 4000 Düsseldorf 30, Tel.: 0211/61 000-0