

Vier Allradler baggern um die Kundschaft

Beitrag von „agroetsch“ vom 21. Juli 2005 um 16:34

Drei bullige Neuzugänge im Macht-Club der großen Geländewagen mit V8-Motor: Mercedes ML 500, Range Rover Sport und Volvo XC 90 baggern um die gleichen Kunden wie der etablierte VW Touareg.

Reden wir über Geld, ganz kurz nur, auch wenn das für viele Besitzer von Achtzylinder-Geländewagen nicht das Hauptthema ist. Die Marketing-Menschen bei Land Rover haben herausgefunden, dass die Käufer eines Range im Durchschnitt über das doppelte Haushalts-Einkommen von Mercedes S-Klasse-Bestellern verfügen. Die Verbrauchswertung dieses Vergleichstests wird sie vermutlich ebensowenig interessieren wie die Gestaltung von Aufpreisen. Aber vielleicht lesen sie ja auch dann weiter, wenn sie jährliche Vollkasko-Prämien von 4.500 Euro für günstig halten. Oder deshalb, weil es immer spannender wird im zunehmend dichter besiedelten Geländewagen-Oberhaus.

Der Touareg V8 ist die bekannte Größe der Gattung. Geräumig, druckvoll, kultiviert, gediegen verarbeitet, dazu noch mit dem neiddämpfendsten Emblem am Bug. Aber taugt er noch zum Klassen-Maßstab? Die M-Klasse ist nach dem großen Modellwechsel zum Glück nicht mehr wiederzuerkennen. Volvo hat sich von Yamaha den ersten V8-Motor der Firmengeschichte in den XC 90 pflanzen lassen. Und die Briten haben ihren Range geschrumpft. Der Range Rover Sport steht auf der Plattform des Discovery, aber gekürzt und so sieht aus wie ein Customizing-Produkt vom Tuner.

Der Range Sport hat von der Discovery- Basis das Offroad-Fahrsystem namens Terrain Response übernommen, mit dem sich eine Auswahl spezieller Geländeprogramme per Knopfdreh vorwählen lässt. Die Mitbewerber können es nicht besser, obwohl zur Touareg-Grundausrüstung immerhin ein Untersetzungsgetriebe mit Differenzialsperre gehört. Mercedes lässt sich Geländereduktion und zwei Differenzialsperren mit 1.914 Euro extra bezahlen. Volvo verzichtet auch optional ganz auf solche Offroad-Extras.

Sicher, die meisten großen Geländewagen führen ein behütetes Leben zwischen Chef-Parkplatz und Golfclub, manche von ihnen dürfen sich gelegentlich immerhin mit Yacht oder Oldtimer im Genick abmühen. Da schert nur der Volvo mit 2.250 Kilogramm Anhängelast aus: Mercedes, VW und Range Rover zerren legale dreieinhalb Tonnen hinter sich her.

Bei keinem der vier scheint es, dass sie sich mit so viel Nutzlast besonders schinden müssten. Aber speziell der Mercedes schiebt so entschieden an, als glaube er an keinen nächsten Tag. Er brennt - unaufgeregt säuselnd - Fahrwerte in die Asphaltdecke, wie sie zu Beginn der achtziger Jahre noch einem hechelnden Porsche 911 gut anstanden: 7,3 Sekunden auf 100, 240 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Seine Kontrahenten bleiben da spürbar zurück. Sie fallen nicht drastisch ab, nichts an ihnen wirkt tragisch, keiner zeigt im Grenzbereich garstige Seiten. Aber sie vermitteln auch nicht das Gefühl, ähnlich kultiviert aus dem Vollen zu schöpfen. So gibt sich speziell der Range Rover Sport beim Vordringen in höhere Drehzahlbereiche seltsam zurückhaltend: Er lässt sich von der M-Klasse auf dem Weg von null auf 100 km/h knapp drei Sekunden abnehmen und verfehlt damit klar die Werksangabe von 8,9 Sekunden.

Die M-Klasse bietet das beste Raumgefühl.

Auch fällt seinem Luftfeder-Fahrwerk speziell das Verarbeiten grober Stöße schwer, und die grundsätzlich präzise Lenkung macht sich auf zerklüfteter Strecke mit ihrer Stößigkeit bemerkbar. Diese Eigenschaft teilt der Range mit Volvo und VW, deren Lenkungen zartere Benutzer zwar mit ausgeprägter Leichtgängigkeit verwöhnen, den Wunsch nach Richtungsänderungen aber weniger spontan befolgen.

Die M-Klasse bietet nicht nur das luftigste Raumgefühl, sondern auch den größten Maximal-Kofferraum und die komfortabelsten Plätze im Fond. Speziell hoch gewachsene Passagiere fühlen sich beim Umstieg aus der M-Klasse buchstäblich strafversetzt: Die Hinterbank des Range Rover etwa fühlt sich so hart an wie ein gut aufgepumpter Fußball und verfügt auch über ähnlich geformte Sitzflächen, die Volvo-Sessel lassen sich zwar verschieben, sind aber arg zierlich, und auch die niedrige, straff gepolsterte Sitzfläche des VW zwingt zum Anwinkeln langer Beine.

Und weil Variabilität auch ganz oben ein gutes Argument ist, bietet Mercedes die optionale Möglichkeit an, die hinteren Sitzflächen ausbauen zu können: Für jene M-Klasse-Fahrer, die in diesem Preissegment nicht transportieren lassen, eine ebenso clevere Lösung wie die aufklappbaren Heckscheiben des Touareg und Range Sport.

Ob das aber tatsächlich entscheidend ist? Ein Fazit, das die potenzielle Zielgruppe wirklich interessiert: Die M-Klasse ist neuerdings richtig gut. Nicht als Allradler, aber als Allrounder.

[Quelle](#)