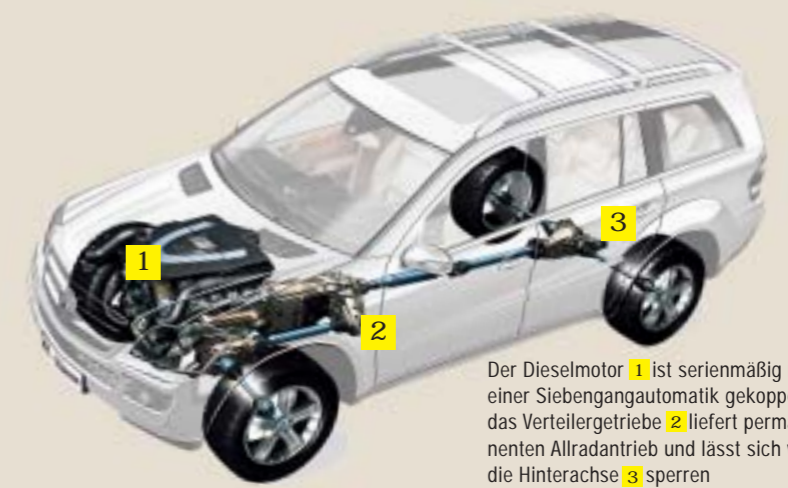




Ring frei für den SUPERTEST VON 4WHEEL FUN: Härter prüft niemand, was ein Geländewagen wirklich kann – und das unter den wachsamen Augen der DEKRA. Der GL von Mercedes darf sich als Erster auf der genormten Teststrecke bewähren



Der Dieselmotor **1** ist serienmäßig mit einer Siebengangautomatik gekoppelt, das Verteilergetriebe **2** liefert permanenten Allradantrieb und lässt sich wie die Hinterachse **3** sperren

Fotos: DaimlerChrysler, Lindloff

Der Alleskönner: So sieht ihn Mercedes. Was kann er wirklich? Das wollen wir wissen, genauer als je zuvor. Denn der brandneue GL tritt als erster Proband zu unserem Supertest an: Noch detaillierter, noch systematischer, noch ausführlicher als bisher untersuchen wir dazu die Stärken und Schwächen der wichtigsten Modelle auf dem Geländewagenmarkt. Und zwar dort, wo andere Autozeitschriften so gut wie nie testen: im Gelände unter standardisierten Bedingungen, zertifiziert von der Dekra. Mit der Versuchsanlage Horstwalde (siehe Infokasten auf Seite 49) hat 4Wheel Fun ein bundesweit einmaliges Testgelände zur Verfügung, das mit seinen fest installierten Prüfmodulen jederzeit reproduzierbare Analysemöglichkeiten und Ergebnisse liefert. Bereits bei den bisherigen Tests in 4Wheel Fun hat dieses 1200 Hektar (!) große Areal wertvolle Ergebnisse zur Beurteilung der Geländetauglichkeit erbracht. Jeder Testwagen muss hier durch. Im neuen Supertest wird die Gangart nochmals verschärft, ein mehrseitiges Prüfprotokoll erstellt, werden die Fahrzeuge bewusst auch über ihrem technischen Limit bewegt. Nur so sind fundierte Aussagen und Beurteilungen zu allen Aspekten der Geländetauglichkeit möglich. Der Mercedes GL tritt als jüngster Vertreter einer neuen Spezies an. Solche Hightech-Boliden ►

Keiner testet härter



BESTANDSAUFNAHME

Vor den eigentlichen Tests wird ermittelt, wo die gefährdeten Bereiche am Fahrzeug liegen

wollen mit einem extremen Aufgebot an Fahrwerk- und Antriebselektronik den Spagat schaffen zwischen maximalem Komfort, hoher Fahrsicherheit auf der Straße und dennoch überlegener Leistung abseits davon. Der GL ist für diese Aufgabe von seinen Entwicklern besonders umfangreich ausgestattet worden. Ein höhenverstellbares Luftfederfahrwerk erlaubt die Vergrößerung der Bodenfreiheit um bis zu 100 Millimeter gegenüber dem Straßenmodus. Lamellen-Differentialsperrern im Verteilergetriebe sowie in der Hinterachse lassen sich manuell ansteuern und verblocken die

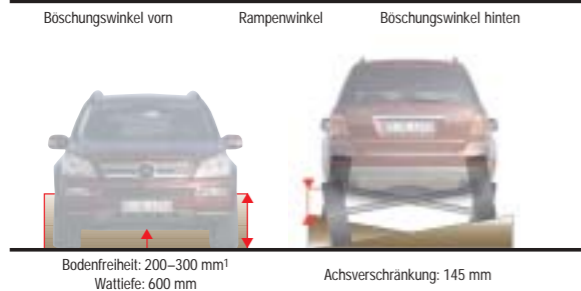
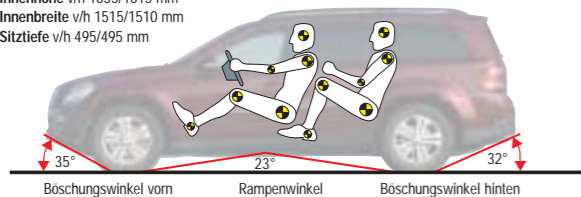
beiden Bauteile bei Bedarf zu 100 Prozent. Hinzu kommen elektronische Assistenzsysteme. Das ABS verfügt über ein Off-road-Programm, bei dem die Räder kurzzeitig blockieren dürfen, um auf losem Untergrund einen bremsenden Keil aufzubauen. Eine per Tempomat in der Geschwindigkeit justierbare Bergabfahrkontrolle regelt selbstständig die Talfahrt. Der Pilot muss nur noch lenken, den radweisen Bremseneinsatz befiehlt der Computer. Der GL hat auch eine mit 2,93 : 1 sehr kurz abgestufte Geländeuntersetzung, die sich einfach per Knopfdruck einlegen lässt. So weit die Theorie.

Die Praxis folgt auf dem Parcours in Horstwalde. Nachdem der GL seine regulären Straßen-Messfahrten in Sachen Beschleunigung, Bremsweg und Verbrauch absolviert hat, bekommt er die von Mercedes freigegebenen AT-Geländereifen montiert. Der erste Weg führt ihn auf unsere Rampe, wo jeder Supertest beginnt. Aus zweierlei Gründen: Zum einen nehmen wir hier die Unterboden-Bewertung vor, bei der es zum Beispiel Punkte für die geschützte Anordnung wichtiger Aggregate wie Getriebe oder Tank gibt. Zum anderen erfahren die Tester bei diesem Procedere, wo die neuralgischen Stellen liegen, die es bei den sich anschließenden Prüfungen besonders zu berücksichtigen gilt – beispielsweise ein ungeschützter Auspufftopf, der auf der Verwindungsbahn eingedrückt werden könnte. Der Mercedes zeigt sich aufgeräumt und präsentiert Geländewagentechnik, wie sie sein soll: in einer Ebene angeordnet, nichts ragt heraus. Auf der Verwindungsbahn folgen wir dem zuvor penibel festgelegten Kurs. Der erste Teil der Bahn mit kleineren Amplituden stellt den GL vor keinerlei Probleme. Unaufgeregt und zügig durchheilt er die Strecke. In der zweiten Hälfte geht es ans

DIE WICHTIGSTEN GELÄNDEWERTE

Mercedes GL

Innenhöhe v/h 1035/1015 mm
Innenbreite v/h 1515/1510 mm
Sitztiefe v/h 495/495 mm



Fotos: Lindorff

¹ Bodenfreiheit am tiefsten Punkt in der Fahrzeugmitte in Längsrichtung gemessen. Werksangaben: Rampenwinkel und Wattiefe

1. UNTERBODEN



So muss es aussehen! Für diese Konstruktion verdient Mercedes großes Lob, denn sie ist wirklich durchdacht. Vom Auspuff über die Achsträger und Tanks bis hin zu den Differenzialen befindet sich alles in einer Ebene. Hardcore-User könnten hier ein durchgängiges Blech unterziehen und fortan mit dem GL fröhlich über Felsen schlittern. Vom vorderen Motorträger bis zum Hauptgetriebe erstreckt sich ein massiver Stahlblechschutz, unter dem sich die Ölwanne verstecken kann. Etwas

unfreudlicher sieht es aber im hinteren Teil aus. Die beiden ungeschützten, jeweils 402 Euro teuren Endtöpfe der Auspuffanlage markieren den tiefsten Punkt am Hecküberhang hinter den Rädern – exakt dort, wo fiese Felsbrocken besonders gern Material fordern. Vorbildlich dagegen: die abnehmbare Angängerkupplung.

Anordnung	maximal 25	20
Schutz	maximal 25	18
Punkte gesamt	maximal 50	38

2. VERSCHRÄNKUNG, BÖSCHUNGS- UND RAMPENWINKEL



Das gemeinste Stück Kopfsteinpflaster in Deutschland: die Verwindungsbahn in Horstwalde. Der GL bezwingt sie zwar, jedoch nicht mustergültig. Auch bei eingeleiteten Sperren mittig und hinten



bricht bei zwei abhebenden Rädern zunächst der Vortrieb zusammen. Die Traktionskontrolle regelt dabei etwas unharmonisch, reagiert erst auf Gasstöße. Verschränkung? Nicht vorhanden, der

GL wippt unangenehm von einer Seite auf die andere durch die Sektion. Bei den schwierigsten Schlüsselstellen bewahrt ihn sein Luftfederfahrwerk vor dem Aufsitzen, dennoch ist speziell der hintere Überhang zu lang. Wir müssen auf dem vorgegebenen Kurs korrigieren und rangieren, um keine Schäden zu verursachen.

Bahn 1	maximal 50	50
Bahn 2	maximal 150	95
Punkte gesamt	maximal 200	145

3. FAHRWERK



Der feste Geröllhang hat es in sich. Die teils fußballgroßen Findlinge bringen das – in der zweithöchsten Geländestellung befindliche – Fahrwerk des GL aus dem Konzept, lassen die Räder den Bo-



denkontakt verlieren. Bergauf hilft die Traktionselektronik nach, doch gemächlich ist's nicht – es schüttelt und ruckelt. Noch ärger wird es in der entgegengesetzten Richtung. Durch die steife Federung hebt immer wieder ein Rad ab, das kumuliert sich nach zwei Dritteln des Gefälles zu einem wilden Aufschaukeln des Fahrwerks, wobei immer wieder ein bis zwei Räder den Bodenkontakt verlieren. Mit der Motorbremse allein rauscht der schwere GL fast ungehemmt zu Tal, auch die Bergabfahrhilfe

verliert zum Schluss die Kontrolle und muss den 2,5-Tonner erheblich schneller als gewünscht talwärts sausen lassen. Erst am Fuß des Hangs fängt sie den GL wieder ein, ganz klar ein „Verdienst“ der zu unflexiblen Luftfederung. Wäre die Gefällestrecke länger, müsste der Fahrer selbst eingreifen.

Bergauffahrt	maximal 50	28
Bergabfahrt	maximal 50	23
Punkte gesamt	maximal 100	51



DATEN

MERCEDES GL 420 CDI	
Motor	V8-Common-Rail-Turbodiesel, vorn längs
Hubraum	3996 cm ³
Leistung bei Drehzahl	225 kW/306 PS bei 3600 U/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	700 Nm bei 2000–2600 U/min
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Antrieb	permanenter Allradantrieb
Getriebe	Siebengang-Automatikgetriebe
Länge/Breite/Höhe	5088/1920/1840 mm
Radstand	3075 mm
Tankinhalt	100 Liter
Kofferraum	460–2300 Liter
Anhängelast ungeb./gebr.	750/3500 kg

MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	7,9 s
Elastizität (Kickdown)	
60–100 km/h	5,6 s
80–120 km/h	6,8 s
Bremsweg unbeladen/beladen	36,2/36,4 m
Serienbereifung	275/75 R 19
Testwagenbereifung ¹	275/75 R 19 111 V
Reifentyp ¹	Dunlop SpS SP Sport Maxx
Innengeräusch bei 100 km/h	62 dB(A)
bei 130 km/h	66 dB(A)
Norm-/Testverbrauch	11,6/13,5 Liter D
Achslast vorn/hinten	1428/1229 kg
Testwagenleergewicht	2657 kg
Zuladung	593 kg
Wendekreis links/rechts	12,4/12,3 m

AUSSTATTUNG

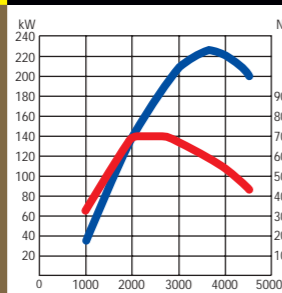
ABS/ESP	Serie/Serie
Airbags Front	Serie
Seiten vorn/hinten	Serie/389 Euro
Windowbags vorn und hinten	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Differentialsperre vorn/hinten	–/Serie
Lederausstattung	ab 1781 Euro
Metall-Lack	928 Euro
Navigationssystem	ab 1763 Euro
Schiebedach	1502 Euro
Tempomat/adaptiv	Serie/1798 Euro
Traktionskontrolle	Serie
Xenon-Scheinwerfer	1589 Euro

PREIS/KOSTEN

Listenpreis	79 460 Euro
Wertverlust	32 181 Euro
Finanzierung ² Jahreszins	6,90 %
Leasing ³ Anzahlung	23 838 Euro
monatliche Rate	688 Euro
Abgasnorm	Euro 4
Steuer pro Jahr	617 Euro
Versicherung HK/TK/VK	23/28/29/
Haftpflicht (50 % Prämie)	757 Euro
Teilkasko	1021 Euro
Vollkasko ⁴ (50 % Prämie)	2745 Euro
Fixkosten pro Jahr	4119 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	1533/639 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	122,6/51,1 Cent
Ölwechselintervall	30 000 km/1 Jahr
Inspektion	60 000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack	2/2 Jahre
Durchrostung	30 Jahre
Mobilität	unbegrenzt

¹ Geländereifen: 275/55 R 19 111 H, Dunlop Grand Trek AT; ² über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ³ Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); ⁴ mit 150 Euro Selbstbeteiligung. Mehr Infos zu Daten und PLIX – siehe „Die Bestenliste“.

LEISTUNGSDIAGRAMM



Souverän – das ist die passende Bezeichnung für den Drehmomentverlauf des Mercedes-Motors. Schon bei Anfahrzahl hat er mehr Power als manch kleinerer Motor insgesamt. Der Maximalwert wird bei 2000 Touren erreicht

Motorleistung kW
Motordrehmoment Nm

Eingemachte, die Grenzen des Fahrwerks werden deutlich. Die Einzelradaufhängung arbeitet besonders in den beiden Geländestufen der Luftfederung unflexibel, hebt den großen Wagen regelmäßig aus.

Dann der Hang mit festem Geröll: Dieser Abschnitt simuliert eine Schotter- und Felsstrecke im Gebirge, wo es um feinfühliges Fahrwerk geht. Der GL schafft sie zwar, aber nicht vorbildlich. Sein Pluspunkt: Mit einer Gesamtuntersetzung von 39,7 : 1 in der Geländestufe ist er schon sehr gut vorbereitet. Den Rest steuert der V8-Diesel bei. Bis zu 6940 Newtonmeter Drehmoment pro Rad kann er im Idealfall liefern, ein Hammer-Wert! Deshalb absolviert der GL die Steigungsbahn sehr gelassen. Kunststück: Seine breiten Reifen bieten viel Auflagefläche und

Traktion, der große Diesel schiebt unbarmherzig voran. Nur bergab, da könnte es besser laufen. Ebenso im Lockersand bei den Traktions- und Antriebssystemprüfungen. Die Elektronik behält die Oberhand, reguliert ohne Eingriffsmöglichkeit des Fahrers die Motorleistung nach unten und aktiviert das Bremssystem, auch bei abgeschaltetem ESP. Gleiches Bild während der Handling-Prüfung, die angesichts der Basisdaten Paradeisziplin für den GL sein sollte. Mit dieser Power müssten rallyemäßige Drifts vom Feinsten drin sein. Das abgeschaltete (!) ESP jedoch sieht das anders, lauert weiter im Hintergrund und unterbindet den Spaß sehr nachdrücklich: Motorleistung runter, Bremse rein. Spätestens nach der zweiten Kurve ist Schluss, und die Fuhre steht. Nicht



HIGHTECH
1600 bar Einspritzdruck liefern dem Common-Rail-Diesel das Futter

FOTOS: DaimlerChrysler, Lindloff (4)

4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT



Breite Schlappen, dicker Motor – was soll da schief gehen? Entsprechend sparen wir uns gleich die ersten drei Bahnen, scheuchen den GL die Steigungen für erwachsene Geländewagen

hinauf. Mühelos, wie erwartet. Auf der steilsten Strecke stellen wir die Anfahrhilfe auf die Probe: Anhalten mitten im Hang, Fuß von der Bremse, der Wagen steht. Perfekt. Wieder etwas Gas geben, und der GL strebt unaufhaltsam nach oben. Bergab ein etwas differenzierteres Bild: Nur mit der Motorbremse im gesperrten ersten Gang überbremst der Mercedes, gerät immer wieder für Sekundenbruchteile ins Rutschen. Die Elektronik muss ran. Per Tempomathebel lässt sich die

zuschaltbare Bergabfahrkontrolle auf minimal 4 km/h einpegeln, hält mit dem separaten Bremsenhebel für jedes Rad die eingestellte Geschwindigkeit. Am Fuß des Gefälles ist die Bremsanlage verhärtet, reagiert übersensibel.

Bergauffahrt	maximal 50	50
Anfahren am Berg	maximal 50	50
Motorbremse	maximal 50	35
Bergabfahrhilfe	maximal 50	40
Punkte gesamt	maximal 200	175

5. HANDLING



Tiefer Sand, so weit das Auge reicht. Eine kilometerlange Spielwiese für große Kinder, und der GL mit 306 Diesel-PS sollte das denkbar beste Spielzeug sein. Ist er aber nur so lange, wie es gera-



deaus geht. Das ESP lässt sich zwar per Knopfdruck ausschalten, signalisiert seinen Urlaub auch durch ein großes Warnzeichen im Tachodisplay. Doch es ist nach wie vor da, unerbittlich. Spätestens bei der zweiten Lenkbewegung wird der Motor abgeregelt, an allen Rädern wird wild schnarrend hin und her gebremst. Das Fahrvergnügen bleibt buchstäblich auf der Strecke. Wunderbar dagegen das Antriebssystem selbst. So lange man wilde Lenkbewegungen vermeidet, pflügt der V8

dumpf grollend unaufhaltsam durch den Tiefsand dem Horizont entgegen. Eine eindrucksvolle Demonstration schierer Power. Hier muss das Fahrwerk des GL auch nicht hochgefahren werden, sondern kann weiterhin mit gutem Federungskomfort verwöhnen.

Antriebssystem	maximal 25	25
Aufbaubewegung	maximal 25	18
Fahrdynamik	maximal 50	19
Punkte gesamt	maximal 100	62

6. WAT-VERHALTEN



600 Millimeter dürfen sein, aber bitte im Schritttempo. Wer eine zu große Bugwelle fabriziert, riskiert einen Wasserschlag – bei diesem Motor alles andere als ein billiger Spaß. Die Luftansaugung liegt oben im Kühlergrill, nur notdürftig durch Abdeckplastik vor Schwallwasser geschützt. Ernst zu nehmende Flussdurchfahrten auf Island sollte man mit einem GL im Serienzustand weitgehend vermeiden. Die Türen halten allerdings zuverlässig dicht. Selbst wenn man ein halbes Stündchen im 60

Zentimeter tiefen Wasser auf Rettung warten müsste, bliebe es staubtrocken in der Kabine – bei weitem keine Selbstverständlichkeit. Die Lichtmaschine bewältigt das Bad klaglos, auch die restliche Fahrzeugelektronik zeigt sich vom Tauchgang unbeeindruckt.

Dichtheit	maximal 25	25
Aggregateschutz	maximal 25	18
Maximale Wassertiefe	maximal 50	40
Punkte gesamt	maximal 100	83

7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT



Trial, das ist der Sport, in dem kleine Suzuki fröhlich summend Kreise um dicke Geländewagen ziehen. Auf ein solches Ergebnis haben wir uns mit dem GL eingestellt und wurden nicht enttäuscht. Handlichkeit kann



man ihm auch bei wohlwollender Betrachtung nicht attestieren. Bei dieser Länge und Breite gerät das millimetergenaue Zirkeln durch die Teststrecke zum schweißtreibenden Akt. Jede Pylone könnte ein Baumstamm sein, der seine Signatur im teuren Blech hinterlässt. Der Wendekreis ist für ein derart großes Auto zwar passabel, doch der lange Radstand macht alles zunichte. Man kommt vorn zwar gerade noch herum, touchiert aber hinten zuverlässig den nächsten Pfahl.

In Sachen Übersichtlichkeit hat der GL die rote Laterne verdient. Auch wenn er eckig aussieht, weiß man von innen kaum, wo das Fahrzeug aufhört – vorn nicht, hinten erst recht nicht. Die schräge D-Säule verwehrt dem Fahrer auch den prüfenden Blick nach rechts hinten.

Übersichtlichkeit	maximal 20	8
Wendigkeit	maximal 40	18
Abmessungen	maximal 40	15
Punkte gesamt	maximal 100	41



TRIAL-KURS

Der Standort der einzelnen Tore ist präzise vermessen und festgelegt, die Breite liegt bei 220 Zentimetern

DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von Berlin liegt die Versuchsanlage Horstwalde. 1200 Hektar misst das Areal, in dem 4Wheel Fun testet. Das überwiegend mit Kiefern bewachsene Gelände weist neben den natürlichen Hindernissen auch verschiedenste fest installierte Module auf – von den Steigungsbahnen bis hin zu einem Wasserbecken, das sich mit maximal 150 Zentimeter Pegelstand fluten lässt. Die Versuchsanlage ging aus einem Schießplatz des preußischen Kriegsministeriums von 1871 hervor,



1917 wurde sie erstmals für die Erprobung von Kraftwagen genutzt. Schon 1928 begann der Aufbau verschiedener fester Teststrecken und Prüfstände. Ab 1957 übernahm die DDR Horstwalde als Erprobungsgelände. Heute befindet sich das Areal in Staatseigentum und wird unter anderem von der Bundesanstalt für Materialforschung genutzt. Der 4Wheel Fun-Supertest in Horstwalde mit seinen hier vorgestellten Modulen ist von der Dekra abgenommen und zertifiziert.

8. TRAKTION



Feiner Sand vom Ostseestrand – der Mercedes bleibt unbeeinträchtigt. Durchfahrten in jeder Geschwindigkeit von gemütlich bis zügig bewältigt er lässig und fehlerfrei. Vollbremsung in der Mitte,

Anfahren über den entstandenen Hügel – da schindet er sich schon ein bisschen mehr. Die Elektronik meldet sich zu Wort, schnattert hier an einer Bremse und reguliert dort die Antriebskraft. Das wirkt bisweilen etwas angestrengt. Letztendlich geht es am besten mit „pedal to the metal“ vom Anfang bis zum Ende der Messstrecke. Die bloße Kraft des Achtzylinders lässt den schweren GL durch den Puderzuckersand stauben. Der Eindruck wandelt sich nicht, wenn der Fahrer eingreift: Ob mit oder



ohne Untersetzung, ob mit oder ohne geschaltete Sperren – die Performance bleibt stets gleich, beruht offensichtlich vor allem auf der Kraft des dicken Diesels. Da gibt es klar schlechtere Fahrzeuge. Mit der Spurtreue ist es in diesem tiefen Geläuf nicht so weit her, schon leichte Lenkkorrekturen lassen den GL nach außen streben.

Durchfahrt	maximal 25	23
Anfahren	maximal 25	15
Punkte gesamt	maximal 50	38

besser schlägt sich der Mercedes am Sandhang.

Und, taucht der GL was? Im Wasserbecken ist der Pegel auf 600 Millimeter eingestellt – Werksangabe im Offroadmodus. Auch da kommt der Dicke aus Stuttgart durch, jedenfalls bei vorsichtiger Fahrweise. Die Luftansaugung des V8 befindet sich leistungsfördernd im Kaltluftbereich des Kühlergrills. Sie ist aber durch kleine Kunststoffabdeckungen nur unzureichend geschützt. Hier droht Gefahr für den Motor.

Zugegeben, eine der Prüfungen ist etwas gemein für den über fünf Meter langen und fast zwei

Meter breiten Brocken: Wir haben einen bewusst selektiven Trial-Kurs (siehe Grafik oben) konzipiert, mit dem sich die Übersichtlichkeit und Handlichkeit beim Einsatz im engen Geläuf verifizieren lässt. Förster, Jäger, Waldbesitzer – ihnen allen nutzt der neu erworbene Luxus-Allradler wenig, wenn er zwischen den Bäumen stecken bleibt. Beim GL nach dieser Prüfung das höfliche Fazit: Hat den Slow-speed-Slalom angesichts seiner Abmessungen noch ganz passabel bewältigt, aber wirklich glücklich ist man in solchen Situationen nicht mit ihm. Das zumindest war keine Überraschung.

9. ANTRIEBSSYSTEM



Jetzt wird es heikel, denn hier versagt der GL zum Teil. Der lockere Sandhang simuliert sowohl eine gängige Wüstenstrecke als auch eine Fahrt durch tiefen Schlamm. Die Traktionsverhältnisse sind vergleichbar. Nur mit Mühe und ent-



sprechendem Anlauf schleppt sich der 306-PS-Bolide nach oben. Erstaunlicherweise macht es keinerlei Unterschied in der Performance, ob man völlig befreit im Straßenmodus nach oben stürmt und dem Computer die Steuerung überlässt oder alle Geländehilfen samt Untersetzung und Sperren aktiviert – es wird weder besser noch schlechter. Einen mäßigen Eindruck hinterlässt die Steuerelektronik. Statt den dicken Motor befreit aufgeigen zu lassen, klemmt sie ihn eifersüchtig ein:

regelt runter, gibt frei, regelt wieder ab, schickt die Bremselektronik an den Start. Unbeholfen und völlig unangemessen angesichts der V8-Power ruckelt sich der GL hangaufwärts. Anhalten im Sandhang? Kann man getrost vergessen, da gibt es nur noch Rückzug oder scheitern, allen eingeübten Wüstenfahrertricks zum Trotz.

Kraftentfaltung	maximal 50	35
Traktionshilfen	maximal 50	15
Punkte gesamt	maximal 100	50

FAZIT



Elektronik? Ja, aber ... Der GL demonstriert recht nachdrücklich das Dilemma, in dem die Entwickler moderner Luxus-Geländewagen stecken. Da muss einerseits auf der Straße eine Top-Performance abgeliefert werden, andererseits sollen Allradbauweise von vorgestern

ersetzen. Das geht nicht immer gut, vor allem wenn dem Computer zu jeder Zeit das letzte Wort gewährt wird. Von seinen Anlagen her – ausgezeichnete Bodenfreiheit, Sperren, massive Kraft und kurze Untersetzung – ist der GL ein hervorragender Geländewagen. Jedoch, das legt unser Testergebnis nahe, nur für zwischendurch. Eine längere Expedition durch unwegsames Gelände ist nicht seine Sache und soll es wohl auch nicht sein. Den Supertest hat der GL bestanden.

Torsten Seibt, Testredaktion



von 1000 erreichbaren Punkten