Formel 1-Start in Melbourne: Interview mit Mercedes-Sportchef Norbert Haug

auto motor und sport

öS 45,– sfr 6,– hfl 7,25 bfr 138,–
lfr 126,– FF 25,– Lit 8400,–
Pts 700,–/725,– Esc 830,– (Cont.)
Dr 1500,– Ft 985,– Fmk 30,– SIT 940,–

4 390141 806002 05

Heft 5 24. Februar 1999 DM 6,00 E1418 D

FAHRBERICHT

Neues BMW Dreier Coupé

PRÄSENTATION

Neuer Audi TT Roadster

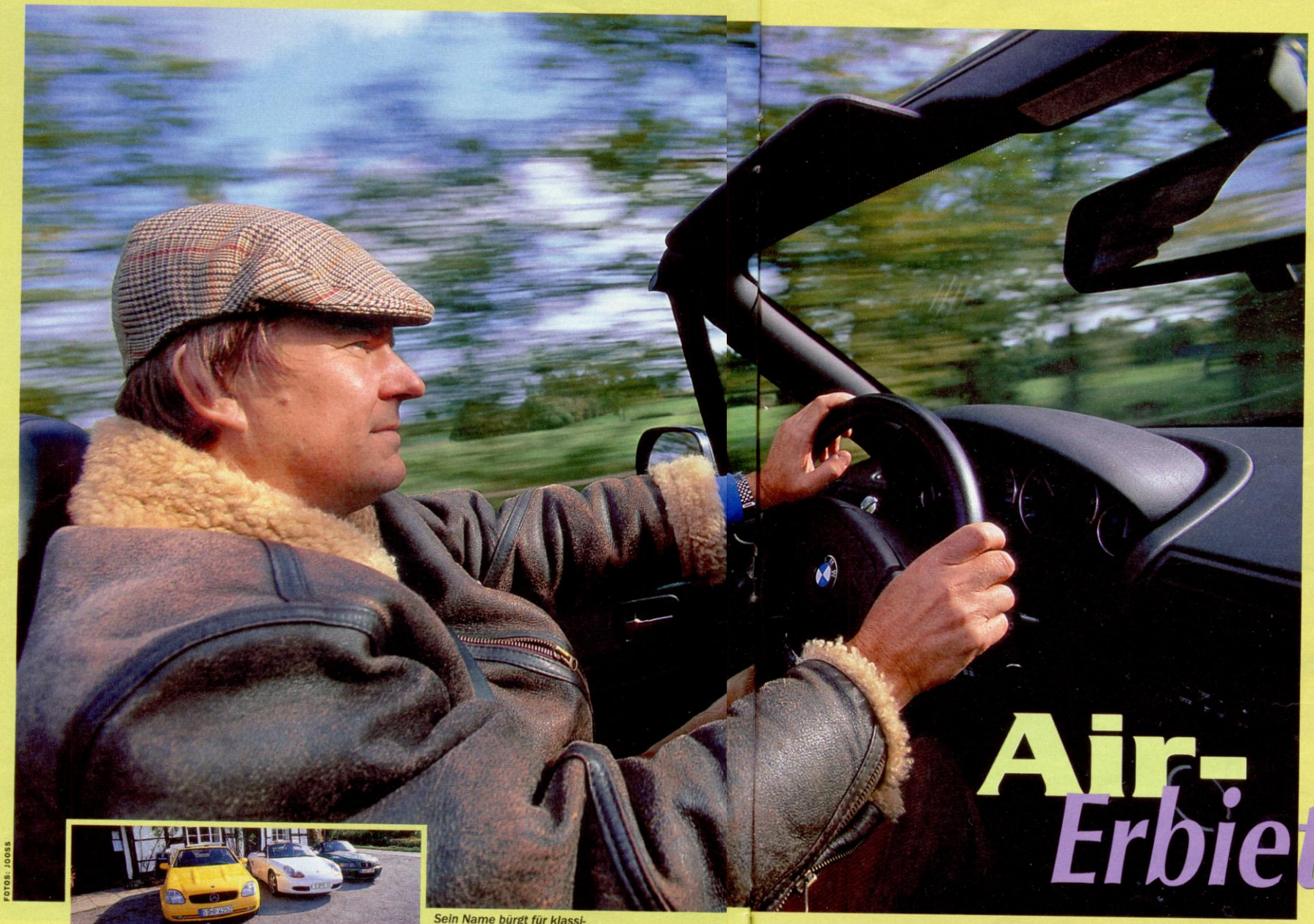
Diesel-Vergleichstest

- Mazda 626 TD
- Opel Vectra DTI
- Peugeot 406 HDi
- VW Passat TDI

EXCLUSIV

Neuer Ferrari 360

Alles über Cabrios
26 Seiten EXTRA



FOTOS: JOOSS

Sein Name bürgt für klassische Roadster-Tugenden: der junge Morgan und seine deutschen Konkurrenten

Air-Erbietung

Seine Kompetenz in Sachen Roadster ist angeboren. Für auto motor und sport unterwirft ***Charles Morgan***, Juniorchef der Morgan Motor Company, die deutschen Neuzeit-Roadster BMW Z3 2.8, Mercedes SLK 230 und Porsche Boxster dem Herz- und Nierentest.

Drei deutsche Sportwagen, aufgereiht in der Auslieferungshalle der Morgan Motor Company, dem Schrein aller waschechten Roadster-Fans – das hatte es in der 90jährigen Geschichte des Unternehmens noch nicht gegeben. Und dann noch mit Charles Morgan himself als Fotomodell.

Der Juniorchef hat sich bereiterklärt, das Aufgebot von auto motor und sport auf seine Roadster-Tauglichkeit zu prüfen. Stilecht mit lammfellgefütterter Lederjacke und karierter Sportmütze bewaffnet, kommt er auch gleich zur Sache.

„Wir können uns doch nicht von der Außenwelt abschotten", begründet Morgan seinen Entschluß, und schreitet vergnügt die Phalanx, bestehend aus BMW Z3 2.8, Mercedes SLK 230 und Porsche Boxster, ab. Man müsse bereit sein, von der Konkurrenz zu lernen, selbst wenn sie sich kraft ihrer Herkunft, Bauweise und Stückzahl grundlegend vom eigenen Produkt unterscheide.

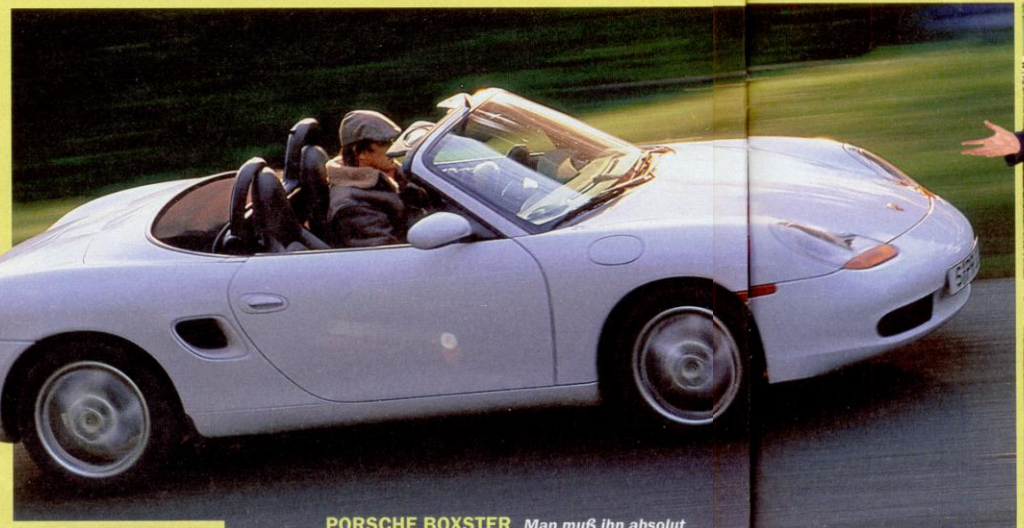
„Ehrlich gesagt fällt es mir äußerst schwer, diese Autos zu kritisieren", fügt er bescheiden hinzu. Schließlich wisse er nur zu gut, wie mühsam es bei den ganzen gesetzlichen Auflagen sei, einen anständigen Sportwagen zu entwickeln. Von den Kosten ganz zu schweigen.

„Kein Problem, wenn man alles auf fünf Millionen Autos verteilen kann. Aber bei unseren 550 Stück pro Jahr braucht es dazu schon einen absolut genialen Produktionsmanager. So wie mich."

Charles Morgan, 46 und Sportwagenfabrikant in dritter

Generation, legt los und wählt zum Einstieg den Mercedes. „Gegen das Design möchte ich eigentlich nichts sagen, schon weil Bruno Sacco so ein netter Mensch ist. Aber vielleicht ist der SLK etwas zu frontlastig und hochbordig geraten. Und dann die riesige Frontscheibe. All das Glas bringt ja auch Gewicht und dann noch am falschen Platz, nämlich weit oben. Andererseits ist das genau der richtige Sportwagen, um darin zum Friseur zu fahren."

Obgleich der intime Kontakt mit der Umwelt für ihn zu den Grundelementen eines jeden Sportwagens gehört, kann sich Morgan für den SLK dann doch noch begeistern. „Diese typische Mercedes-Qualität ist einfach unvergleichlich. Man braucht sich nur mal diese unglaublichen Fensterdichtungen anzusehen – großartig. Und das Dach – anbetungswürdig, auch wenn wir ein paar Sachen vielleicht noch etwas besser hinbekommen hätten."



PORSCHE BOXSTER *„Man muß ihn absolut voll fahren – kein Auto für Novizen." Für Morgan ist der Boxster der einzig wahre Sportwagen unter den deutschen Neo-Roadstern*

Morgan-Gefilde: Die Testfahrt führt über bestes Roadster-Terrain

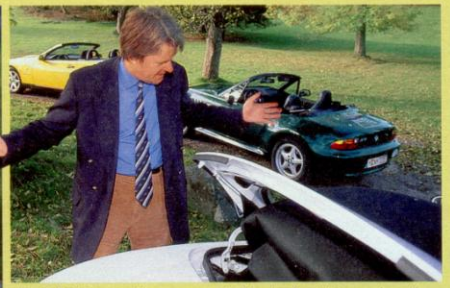
Anschließend, auf den idyllischen Straßen rund um Malvern, der Morgan-Heimat an der Grenze zwischen England und Wales, befindet sich Morgan ganz offensichtlich auf heimischem Terrain. Seine Gangart läßt daran keinen Zweifel.

Auch daß er in puncto Roadster Härteres gewohnt ist, kann nicht überraschen: „Ein bißchen erinnert mich der SLK an meinen Mercedes Kombi – sehr angenehm, ganz schön schnell, aber zu viel Gummi in der Aufhängung. Kein Sportwagen eben. Man fühlt sich zu isoliert. Und der überraschend kräftige Kompressormotor klingt – sind wir ehrlich – wie ein Lieferwagen."

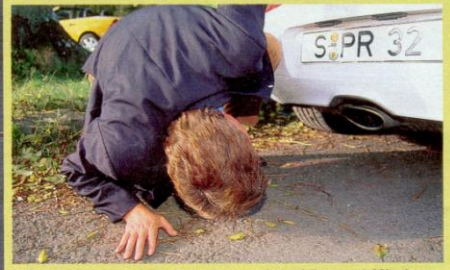
Der SLK führt vor, daß Luxusautos auch kompakt wie ein VW Golf sein können. Ein echter Roadster ist er natürlich nicht, aber auf jeden Fall ein echter Mercedes"

„Ganz schön schnell" – vor allem das Drehmoment des Kompressormotors findet Anerkennung

Ganz der Fachmann: „Ein paar Sachen hätten wir vielleicht besser hinbekommen"



„Perfekt. Besser kann man ein Verdeck nicht machen." Weniger angetan zeigt sich Morgan vom Innendesign



„Man will seinen Motor doch vorzeigen können." Mit der Motoranordnung des Boxster hat Morgan seine Probleme

MERCEDES SLK *„Ich bewundere dieses Dach, genau das Richtige für Leute mit einer tollen Frisur." Aber auch für andere SLK-Details kann sich Morgan begeistern*

Für die ursprüngliche Boxster-Studie hätte man sterben können. Aber auch die Serienversion sieht blendend aus"

Da ist der Porsche natürlich mehr nach Morgans Geschmack, zumal er das harte Sportfahrwerk aufweist: „Man spürt sofort, daß er von echten Sportwagen-Enthusiasten entwickelt wurde." Als bekennender Mittelmotor-Skeptiker hat der Roadster-Experte allerdings auch seine Vorbehalte. „Der Gedanke, beim Frontalaufprall den Motor im Rücken zu haben, macht mich nicht froh. Ganz abgesehen davon, daß man den Motor nicht zu Gesicht bekommt – unverzeihlich bei einem Sportwagen."

Im übrigen sei ja auch ein Morgan nichts anderes als ein Mittelmotorauto. Nur daß er seinen Motor nicht vor der Hinterachse, sondern vernünftigerweise hinter der Vorderachse trage.

Ungeachtet der Sicherheitsbedenken fühlt sich Morgan im Boxster aber sichtbar zuhause und gibt Superlative zu Protokoll: „Beste Lenkung, beste Sitze, bester Sound – je schneller man fährt, desto besser wird dieses Auto. Auch das Verdeck ist unglaublich clever. Das Armaturenbrett finde ich allerdings etwas überstylt. Beim alten 911 war es vielleicht nicht so ergonomisch, sah aber verdammt gut aus. Außerdem klapperte der weniger."

Aber auch eine andere Schwäche des Boxster bleibt Morgan nicht verborgen: „Man muß ihn sehr bewußt fahren. Einmal im falschen Gang unter 5000 Touren, und man hat ver-

BMW Z3 *„Ein gutes Reiseauto, vorausgesetzt, man hat es nicht so eilig." Roadster-Experte Morgan schätzt die lange Haube des Z3, vermißt ansonsten aber den gebotenen Sportwagencharakter*

„Nicht zu schlagen" – die BMW-Technik im Experten-Urteil

„Könnte einen V8 gebrauchen" – die Testfahrt im Z3 hinterließ bei Morgan gemischte Gefühle

Noch nie dagewesen: deutsche Roadster in der Auslieferungshalle, dem Heiligtum der Morgan Motor Company

loren. Ziemlich peinlich, wenn einem dann jeder Escort davonfährt. Spaß macht er eigentlich nur, wenn man alles herausholt – im Unterschied zu unserem Plus 8, der etwas vielseitiger ist, weil er auch beim Bummeln seinen Reiz hat."

Im Unterschied auch zum BMW Z3, an dem Charles Morgan kaum Sportwagentalente zu entdecken vermag. „Seine lange Haube finde ich im Prinzip gut, aber ich glaube, ohne diese enorme Frontscheibe wäre er noch hübscher. Man sieht den Kompromiß mit der Limousinenplattform", konstatiert Morgan, übt sich dann aber in britischer Höflichkeit.

„In der Technik ist BMW unschlagbar. Was für ein wunderbarer Sechszylinder. Wahrscheinlich ist er der beste der Welt. Leider sitzt er für einen Sportwagen zu hoch und zu weit vorn. Aber das gehört nun mal zum Z3-Konzept."

Roadster, die wie der Z3 auf einer Limousine basieren, sind zwangsläufig ein Kompromiß"

Die Testfahrt bestätigt Morgans Verdacht: „Er fährt sich wie eine Limousine, nur eben offen und zweisitzig. Ich finde, alles müßte eine Idee steifer und straffer sein, auch die Karosserie. Außerdem wirkt der Sechszylinder etwas kraftlos. Der Z3 könnte einen V8 gebrauchen – wie jeder anständige Sportwagen, wenn ich es mir recht überlege."

So fällt es Charles Morgan auch leichter als befürchtet, am Ende der Testfahrten mit einer klaren Roadsterwertung aufzuwarten. Es gewinnt der Porsche („a true sportscar") vor Mercedes („for the wife") und BMW („nice, but too soft"). Vorausgesetzt, es gäbe keinen Morgan, versteht sich. *Wolfgang König*