

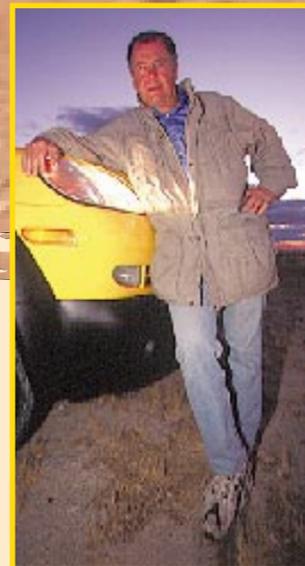


# Alles Rogers

Der amerikanische Multimillionär Jim Rogers ließ sich in Kalifornien

**VORSTELLUNG**  
Mercedes GLK

seinen Traumwagen für eine Weltreise bauen: einen Mercedes GLK. Das bedeutet: Chassis vom G-Modell und Karosserie vom SLK. Dazu noch ein Anhänger im SLK-Look.



Millionär und Weltenbummler: Der Amerikaner Jim Rogers ließ für seine Tour um den Globus einen SLK mit einem G-Modell kreuzen. Das Resultat: der GLK

FOTOS: JOOS

Am Anfang aller Evolution der kalifornischen Spezies Mercedes GLK steht ein in der Autogeschichte nur selten nachgewiesener Prozeß: die Zellteilung. Gelungen ist die beinahe biologische Vermehrung von Kraftfahrzeug-Modellen dem schwäbischen Designer Gerhard Steinle in seinem

Studio in Irvine südlich von Los Angeles.

Steinle, der sich zuvor schon im Studio für Advanced Design von Mercedes an Entwürfen für den Smart an kleinen Formaten übte, greift eines Tages zu einem kleinen Schweizer Messer und rückt damit zwei winzigen Herpa-

Modellautos zu Leibe. Seine miniaturisierte Plattform-Strategie besteht darin, zunächst bei einem SLK, danach bei einem kurzen Mercedes G die Karosserie von ihrer Bodengruppe abzutrennen.

Die folgende Vermählung des Geländewagen-Chassis mit der Roadster-Karosserie bestätigt, was die Datenblätter Gerhard Steinle versprochen haben: Bei gleichem Radstand paßt ganz offensichtlich auch zusammen, was im Sinne des Projekts zusammengehört.

Die verwegene Vision von einem Rauhbein-Roadster, die eher zu Chrysler als zu Daimler paßt, ist nicht aus Untertürkeim oder Sindelfingen in Steinles junge Firma Prisma-Design gelangt. Der Ursprung des ganz neuen Nischenautos liegt dort, wo man es ganz bestimmt nicht braucht: in der Wall Street von New York.

Wer sich dort bereits eine Weile auskennt, wird sich vielleicht an Jim Rogers erinnern, der zusammen mit George Soros beispielhaft gute Geschäfte an der Börse machte. Und während Soros alles daran setzt, in diesem Business Milliardär zu werden, findet Rogers, daß ein mittelständischer Reichtum in vermutlich dreistelliger Millionenhöhe für den Rest des Lebens genügend sei.

Mit 37 Jahren beschließt der Broker mit den schönen kapitalistischen Initialen J.R., die Börse hinter sich zu lassen und von nun an ein unterhaltsames Leben zu führen. Zwar im Besitz eines Führerscheins, aber als New Yorker eher im Taxifahren geübt, entscheidet sich Rogers zur Einstimmung auf das Leben des reichen Arbeitslosen für eine Weltreise mit dem Motorrad. Der Broker, der zum Biker wird, umkreist in zwei Jahren die Erde mühevoll auf einer schweren, vollgepackten BMW R 100 RT.

Um seine nächste Weltreise besser und auch komfortabler ausgerüstet anzugehen, beschließt Rogers, daß ihn Paige Parker, die Gefährtin seines Lebensabschnitts, begleiten soll. Als Vehikel für drei Jahre

Zweisamkeit wünscht er sich einen offenen Zweisitzer mit solidem Dach und hoher Kletterbegabung.

Die Spur zu solchen Eigenschaften führt Rogers zum Mercedes-Stand auf der Off-road-Messe in München. Was Rogers dort erfährt, läßt ihn nicht wenig staunen. Denn der einstimmige Rat aller Experten lautet: Eine Kreuzung von Mercedes G oder M und SLK ist grundsätzlich zwar möglich, aber vermutlich nur in Kalifornien realisierbar. Damit schließt sich der Kreis über viele tausend Meilen. Ex-Broker Jim trifft den in Hollywood residierenden Geländewagen-Guru Harald Pietschmann und den Designer Gerhard Steinle. Das Trio einigt sich auf die Eckdaten des Konzepts.

Die Kombination von SLK und G-Modell wird einer Alternative mit dem Chassis der M-Klasse vorgezogen. Die Abmessungen passen besser, und für die wilde weite Welt ist das Robusteste gerade gut genug. Daß Jim Rogers den Dreiliter-Dieselmotor als benzinabhängiger Amerikaner akzeptiert, beweist: Er versteht es auch bei der Technik, klug zu spekulieren. Denn Reichweite ist bei seiner Reise wichtiger als die Kraft eines V8.

Als Gerhard Steinle das Spiel mit den Herpa-Modellen abgeschlossen hat, berät er alles weitere mit seinen Konstruktions-Computern. Aus der Diagnose aller Daten ergibt sich die Therapie, der Karosserie des SLK eine Bauchbinde anzulegen, die ihr ein neues Maß an Höhe für die Riesenreifen (265/60 R 18) freigibt.

Eine klare Strukturierung mit Andeutung von Trittbrettern vermeidet, daß der liftende Gürtel plump wirkt. Die schwarzen Kotflügelverbreiterungen und die heruntergezogenen Türen tun ein übriges. Und im Detail werden schöne Beispiele stilischerer Modellpflege vorgeführt. Die Instrumentenskalen beispielsweise zeigen nicht die gleiche bleiche Farbe wie im SLK, sondern das seriöse Schwarz des ernsteren G.

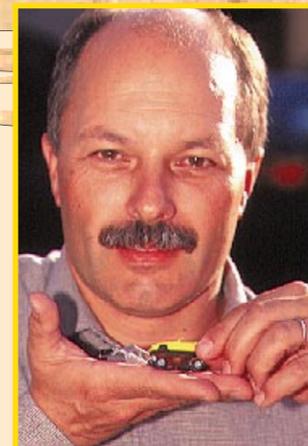
**Der schicke Anhänger für Gepäck und Ersatzrad ist dem SLK wie aus dem Heck geschnitten**

Mehr Zeit und Mühe verursachen Konstruktion und Ausführung eines weit auffälligeren stilistischen Highlights, das sich eher aus den Not ergeben hat. Der Kofferraum des SLK ist knapp bemessen für eine Weltreise mit Dame, zumal wenn ein Jim Rogers die Bedingung stellt: „Wir wollen unbedingt

offen fahren können.“ Doch damit nicht genug: Fürs sichere Fortkommen auf Straßen abseits der Zivilisation ist ein Reserverad in voller Größe unerlässlich. Zur Lösung dieses räumlichen Problems entwirft Prisma Design einen Anhänger. Der ist formal dem SLK wie aus dem Gesäß geschnit-

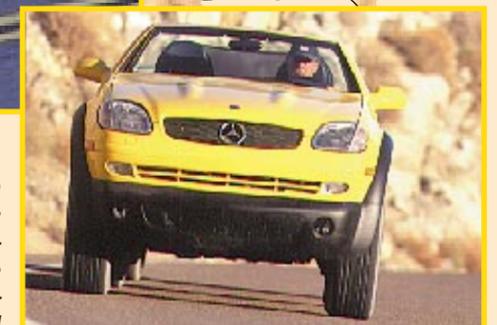
ten: mit gleichem Kofferraumdeckel und gleichen Leuchten.

Um die Ideen in konkrete Hardware zu verwandeln, engagiert Prisma den Besten seines Fachs in Kalifornien. Das ist eine Firma namens Metalcrafters gleich in der Nachbarschaft in Irvine. Den exzellenten Ruf dieser Schmiede festigen die



**Auch als Paketwagen der Post würde der GLK eine gute Figur abgeben**

**Projekt-Realisator Gerhard Steinle probte zuvor mit Modellautos**



**Hoch auf dem gelben Wagen: Unter der SLK-Karosserie steckt ein G-Fahrgestell**

Schwarze Kotflügelverbreiterungen, große Räder und viel Bodfreiheit für wüste Bedingungen



Hänger muß sein, weil beim geöffneten SLK kaum noch was in den Kofferraum paßt



Ungewohnter Anblick: statt Kompressor-Vierzylinder ein Sechszylinder-Turbodiesel



Bridgestone-Reifen (265/60 R 18) auf Alu-Rädern

Chrysler-Prototypen, die Jahr um Jahr die Glanzlichter der Detroit Motor Show setzen.

Bei Metalcrafters kommen im September 1998 zwei Container aus Europa an. Der Inhalt: ein Mercedes SLK 230 und ein Mercedes G 300 Turbodiesel. Was mit den Herpa-Modellen in Minutenschnelle

funktionierte, klappt auch im Maßstab 1:1 erstaunlich gut.

Sogar der lange Sechszylinder-Diesel läßt sich im SLK-Motorraum installieren. Es findet sich auch Platz für einen 50 Liter-Zusatztank der das gesamte Volumen auf 140 Liter bringt und den Aktionsradius auf mindestens 1000 Kilometer.

Die Tücke aber steckt, wie meist im Leben, auch hier im Detail. Die elektrischen Anlagen der SLK-Karosserie und des Dieselmotors des G-Modells lassen sich nicht harmonisch verknüpfen. Deshalb braucht der GLK zwei Zündschlüssel: einen für die Karosserie-Elektrik (Licht, Fenster-

heber, Lenkradschloß, Zentralverriegelung) und einen für den Motor (Einspritzelektronik, Wegfahrsperre, Anlasser). Jim Rogers ist der Aufwand nur recht: „Wenn ein Schlüssel geklaut wird, kann der Dieb noch lange nicht wegfahren.“

Acht Wochen vergehen bis zum Stapellauf des GLK Anfang November. Seine Reifeprüfung für Sahara, Sahel und Sibirien absolviert der Mischling in der Anza Borego-Wüste östlich von San Diego. Er vermittelt dabei jenes gemischte Gefühl, in einem Roadster zu sitzen und einen Geländewagen zu fahren. Nach dem Anlassen fehlt das forsche Fauchen des Kompressormotors, statt dessen gibt es die bollende Gemütlichkeit eines Schiffsdiesels.

Beim Anfahren taucht die Wucht des Drehmoments geschmeidig in den Wandler einer Automatik, die der Tatsache entgegenkommt, daß der 56jährige Rogers seit seinem 25. Lebensjahr kein Auto mehr besitzen hat. Aber nur noch ein sehr lindes Gefühl von Roadster strömt aus dem Cockpit, wenn der GLK darangeht, seine Bridgestone-Reifen an felsigen Hügeln und steinigen Stufen zu wetzen. Dann zeigt er mit unerschütterlicher Überwindungskraft, daß er im Grunde seines Wesens ein Mercedes G ist. Und so bleibt Rogers' Roadster souverän der Herr der Lage zwischen Yucca-Palmen und Joshua-Bäumen. Er wird es auf seiner langen Reise durch alle fünf Kontinente selten so schwer haben wir hier.

Jim Rogers kommt es trotz der G-Mechanik nicht vorrangig auf Geländespiele an. Er will sich drei Jahre lang die Welt anschauen und ihren Wechsel ins nächste Jahrtausend dokumentieren. Dazu wird ihn in einem weiteren Mercedes G 300 ein Fernsichtteam begleiten.

Seine Abenteuer werden auch im Internet präsent sein. Start ist an Neujahr 1999 in der Eiseskälte von Island – die weitere Route können Interessierte zu Hause bequem als Net-Lektüre verfolgen.

Clauspeter Becker