
Im Rückspiegel: 40 Jahre Mercedes-Benz G-Klasse

Herzlichen Glückwunsch zu 40 Jahren Mercedes-Benz G-Klasse. 1979 stellt Mercedes-Benz die G-Klasse vor, ein geländegängiges Fahrzeug, das aber auch auf der Straße funktioniert. Vom nützlichen Offroader mit hoher Straßenqualität entwickelt sich der G über die Jahrzehnte kontinuierlich weiter. Bis heute wird die G-Klasse in der gleichen Form gebaut – mit einigen Anpassungen.

Vom 4. bis 9. Februar 1979 hat das G-Modell der Baureihe 460 in Toulon (Frankreich) Weltpremiere. Die Mercedes-Benz Pressemappe hebt zu diesem Anlass die Werte „kompromisslose Gelände- und Straßentauglichkeit“ sowie „größtmögliche Verwendungsvielfalt“ hervor. Die neue G-Klasse der Baureihe 463 wird seit Mai 2018 in Graz, Österreich, gebaut.

Die Geschichte des G-Modells beginnt im Sommer 1969. Damals nehmen die Daimler-Benz AG und die österreichische Steyr-Daimler-Puch AG Gespräche über eine mögliche Zusammenarbeit auf. Beide Hersteller haben Fahrzeuge mit exzellenten Geländeeigenschaften im Programm: den Mercedes-Benz Unimog sowie den Puch Haflinger und den Puch Pinzgauer.

1971 wird erstmals die Idee konkretisiert, gemeinsam einen Geländewagen zu bauen. Er soll extreme Offroad-Eigenschaften mit gutem Fahrverhalten auf der Straße verbinden. Wohl schon im Herbst 1972 treffen die Vorstandsvorsitzenden Dr. Joachim Zahn (Daimler-Benz AG) und Dr. Karl Rabus (Steyr-Daimler-Puch AG) dann den Grundsatzbeschluss zur gemeinsamen Entwicklung des leichten Geländewagens. Die Leitung des Konstruktionsteams übernimmt Erich Ledwinka, Chefingenieur von Steyr-Daimler-Puch.

Nun geht die Entwicklung mit Kraft voran. Das erste Holzmodell entsteht bis April 1973. Bereits 1974 wird der erste fahrbereite Prototyp erprobt. Fotografien in der 1975 intern veröffentlichten technischen Beschreibung machen deutlich, wie schnell Designer und Ingenieure zu einem Entwurf gelangen, der dem späteren G bereits sehr nahekommt. Die endgültige Gestaltung mit der klaren Silhouette legt das Mercedes-Benz Design um Bruno Sacco fest. Die Stilisten verbinden die großen, glatten Flächen der Karosserie mit den technisch vorgegebenen Eigenschaften wie großen Böschungswinkeln an Front und Heck sowie einer vergleichsweise großen Fahrzeughöhe bei eher schmaler Gesamtbreite.

Gebaut wird das G-Modell von Anfang an im Puch-Werk Graz-Thondorf. Hier wird seit Mai 2018 auch die neue G-Klasse der Baureihe 463 gefertigt. Mercedes-Benz liefert seit 1979 aus verschiedenen Standorten in Deutschland unter anderem Motoren, Achsen, Lenkung und Karosserie-Großpressteile nach Graz. Die Serienproduktion läuft im Februar 1979 kurz nach der Weltpremiere an. Verantwortlich dafür zeichnet die 1977 von beiden Unternehmen gegründete Geländefahrzeug Gesellschaft (GfG).

Auf den Markt kommt der G zunächst als Baureihe 460: ein universell einsetzbarer Geländewagen mit vergleichsweise nüchternem Interieur und viel Detailarbeit in der Antriebstechnik. Für optimale Geländeeigenschaften sorgen der serienmäßige, zuschaltbare Allradantrieb mit voll wirksamer Längssperre sowie optionale Differenzialsperren an Vorder- und Hinterachse, die ab 1985 Serienausstattung sind.

Auf Vielseitigkeit und Robustheit abseits der Straße zielen Rahmenkonstruktion und Starrachsen mit Schraubenfedern. Erhältlich sind zum Produktionsstart die Typen 240 GD und 300 GD mit Dieselmotor sowie 230 G und 280 GE mit Ottomotor. Es gibt zwei verschiedene Radstände (2400 und 2850 Millimeter) sowie verschiedene Karosserieformen (offener Wagen, geschlossener Station-Wagen und Kastenwagen mit

geschlossenen Seitenwänden). Neben der Baureihe 460 mit 12-Volt-Bordnetz bietet Mercedes-Benz die Baureihe 461 mit 24-Volt-Bordnetz für Militärkunden an. Deren ckd-Ausführung („completely knocked down“) erhält die Bezeichnung Baureihe 462.

Schon bald nach der Markteinführung beginnt ein kontinuierlicher Weiterentwicklungsprozess für das G-Modell, der sich als Schlüssel zum anhaltenden Erfolg erweisen wird. Zu den wichtigen Schritten gehören unter anderem die serienmäßige Servolenkung (zunächst im 280 GE und 300 GD, ab 1987 in allen Typen) und serienmäßige Differenzialsperren (1985) ebenso wie die Einführung eines geregelten Dreiwege-Katalysators (ab 1986 zunächst als Sonderausstattung beim 230 GE) und des Anti-Blockier-Systems (ABS) ab 1990 in der Baureihe 463.

Für die Optimierung von Komfort und Sicherheit steht unter anderem eine ab 2001 serienmäßige Kombination leistungsfähigster Fahrdynamik- und Allradsysteme: Sie besteht aus dem elektronisch gesteuerten Traktionssystem 4ETS, dem Elektronischen Stabilitäts-Programm ESP und dem Bremsassistenten BAS.

Insbesondere große Modellpflegemaßnahmen lassen die Technik des G wichtige Entwicklungssprünge machen. So kommt zum Beispiel 1990 die Baureihe 463 mit permanentem statt dem bis dahin zuschaltbaren Allradantrieb auf den Markt. In der Folgezeit kommen in der leistungsstarken und luxuriösen G-Klasse Achtzylindermotoren und sogar Zwölfzylinder zum Einsatz. Gleichzeitig pflegt Mercedes-Benz die Traditionslinie des G als vielseitiges Nutzfahrzeug. Diese Rolle übernimmt 1990 zunächst weiterhin die Baureihe 460 und ab 1992 dann die Baureihe 461. Später tragen die Professional-Varianten der G-Klasse diese Fähigkeiten in die Zukunft.

Die Tradition exklusiver Ausstattung beginnt in der Historie der G-Klasse mit feinen Details wie Recaro-Einzelsitzen für Fahrer und Beifahrer, die bereits 1981 als Sonderausstattung zu haben sind. Serienmäßig aufgewertet wird das Interieur 1982. Mit der Baureihe 463 im Jahr 1990 kommen dann Edeldholz-Applikationen in den damals elf Jahre jungen Geländeklassiker.

Mit diesem stetigen Wandel gewinnt die G-Klasse neue Käufer aus dem Kreis privater Nutzer. Sie wissen besonders die exklusiven und leistungsstarken Varianten des G zu schätzen. Ein erster Höhepunkt ist hier der ab 1993 in Kleinserie gebaute Mercedes-Benz 500 GE mit V8-Motor. Ab 1998 wird dann der G 500 zum serienmäßigen Topmodell der Mercedes-Benz G-Klasse, wie die Geländewagenfamilie seit 1993 heißt. Damit folgt die Nomenklatur des G dem in den anderen Mercedes-Benz Personenwagen-Baureihen etablierten System, in dem ein der dreistelligen Zahl voranstehender Buchstabe oder eine Buchstabenkombination die Klassenzugehörigkeit nennt.

Ein besonders erfolgreiches Kapitel beginnt 1999: In diesem Jahr wird der G 55 AMG zum neuen Topmodell der Baureihe 463. Er begründet den anhaltenden Erfolg der G-Klasse Hochleistungsfahrzeuge von Mercedes-AMG. Weitere Maßstäbe setzen hier unter anderem der G 55 AMG Kompressor (2004), der G 63 AMG und der G 65 AMG (beide 2012), der G 63 AMG 6x6 (2013) und schließlich der im Februar 2018 präsentierte Mercedes-AMG G 63 der neuen G-Klasse.

Hochexklusive Typen wie der G 500 4x4² aus dem Jahr 2015 und das Mercedes-Maybach G 650 Landulet aus dem Jahr 2017, von dem lediglich 99 Stück gebaut werden, sollen die Flexibilität des G hervorheben. Denn beide Varianten des ikonischen Geländewagens öffnen der G-Klasse neue Dimensionen: Der G 500 4x4² hinsichtlich der durch Portalachsen noch einmal verbesserten Geländefähigkeit; das Mercedes-Maybach G 650 Landulet mit höchstem automobilem Luxus auch abseits der Straße.

Die neue Generation der Baureihe 463 feiert im Januar 2018 auf der North American

International Auto Show (NAIAS) in Detroit ihre Weltpremiere. Als erster Typ präsentiert wird der Mercedes-Benz G 500, kurz darauf folgt der Mercedes-AMG G 63. Im Dezember 2018 feiert der G 350 d und damit die dritte Motorisierungsvariante mit dem Dieselmotor OM 656 die Weltpremiere.

In der Baureihe 463 zum Einsatz kommen zum Beispiel ein von Mercedes-Benz und Mercedes-AMG gemeinsam entwickeltes Fahrwerk mit klassischer Starrachse hinten und Doppelquerlenker-Vorderachse mit Einzelradaufhängung. Die exzellenten Geländeeigenschaften sollen damit nochmals gesteigert werden. Bis heute sind der G-Klasse auf den ersten Blick die Gene des G aus dem Jahr 1979 anzusehen. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz G63 AMG 6x6 (2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G500 4x4² (2015).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse Baureihe 463 (2017).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 350 d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 350 d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse Baureihe 463.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G500 Sondermodell "Edition 30" (2009).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse offen (1975).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse Station-Wagen (1975).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse offen und Station Wagen (1975).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Installation mit 280 GE (1979) zur Weltpremiere der Mercedes-Benz G-Klasse auf der NAIAS in Detroit 2018.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Modell Baureihe 460, offen (1979).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Modelle der Baureihe 460.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Interieur der Mercedes-Benz G-Klasse-Baureihe 460 (1979).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 280 GE bei der Rallye Paris-Dakar 1983.
Pilotiert von Jacky Ickx und Claude Brasseur.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 290 GD, Baureihe 461 (1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Papst Johannes Paul II. im Papstwagen Mercedes-Benz 230 G.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Übersicht Mercedes-Benz G-Klasse Generationen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
