
Vorstellung Mercedes-Benz G-Klasse: Nur drei Teile überleben

Von Matthias Knödler

Ein Typencode ist auch nicht mehr, was er einmal war: W463, so heißt das G-Modell schon seit 1990. Vorher lief es als W460 und anschließend parallel als W461. Wenn die interne Bezeichnung identisch bleibt, so darf man vermuten, dann wird sich kaum etwas geändert haben. Aber davon kann beim neuen G-Modell keine Rede sein: Nur drei Teile sind mit dem Vorgänger identisch, nur zwei davon besitzen Signifikanz: Die charakteristische Abdeckung des Reserverads – und die Türgriffe mit dem charakteristischen Schloss. Sie funktionieren und klingen wie seit nunmehr fast 40 Jahren.

Nähert man sich dem neuen G-Modell, so fällt zuerst kein großer Unterschied zum Vorgängermodell auf. Die kastenförmige Karosserie, die vorne aufgesetzten Blinker, die seitlichen Zierleisten und überhaupt der erste Eindruck erinnert stark an die bisherige Modellgeneration. Und dies war auch die Absicht: Man wollte eine Evolution, keine Revolution auf die Räder stellen, heißt es bei Mercedes.

Im Innenraum wirkt vieles vertraut, aber das liegt zum Teil auch an der Ähnlichkeit zu anderen Mercedes-Modellen. Der Blick über die Motorhaube und der Beifahrerhaltgriff am Armaturenbrett verweisen hingegen auf den Vorgänger. In den zur Verfügung stehenden Testwagen war überall der breite TFT-Bildschirm verbaut. Bei den Ersatzfahrzeugen gab es allerdings auch analoge Instrumente – und die passen deutlich besser zur Designsprache des G-Modell. Die Frontscheibe ist kaum wahrnehmbar leicht gewölbt, was die Aerodynamik deutlich verbessert. Und das Auto ist um fünf Zentimeter länger, von denen vier Zentimeter der Kniefreiheit den Fondpassagieren zugutekommen.

Der neue Rahmen wurde in dem Wissen entwickelt, dass leistungsstarke AMG-Motoren eingebaut werden. Beim Vorgänger war dies nicht der Fall, und die alten AMG-Modelle waren in puncto Fahrwerk und Lenkung teils überfordert. Dies zeigte sich an der bei schneller Fahrt unpräzisen Lenkung, aber auch am diffizilen Bremsverhalten aus über 200 km/h. Jetzt kann dank vorderer Einzelradaufhängung eine moderne Zahnstangenlenkung eingebaut werden. Der neu konstruierte Leiterraum ist um 55 Prozent steifer geworden und das gesamte Fahrzeug um 170 Kilogramm leichter.

Die positiven Ergebnisse sind deutlich spürbar. Die Sitzposition ist zwar die gleiche und zügiges Fahren auf kurvigen Landstraßen ist noch immer richtig Arbeit. Der hohe Schwerpunkt lässt sich nicht verleugnen. Aber die Lenkung ist präzise, und im Gegensatz zum Alten kann der neue G mit der Leistung gut umgehen. Der Spurassistent erledigt seine Aufgabe übrigens sehr gründlich. Beim Annähern an die Seitenlinie bremst er leicht ab und zieht das Auto abrupt zurück in die Spur.

Nicht optimal ist für großgewachsene Fahrer der Verstellbereich des linken Außenspiegels. Und während es gelungen ist, die Innenraumgeräusche um 50 Prozent zu verringern, so hätte Daimler darauf verzichten können, statt dessen ein Soundfile mit Motor- und Auspuffklang über die Stereoanlage abzuspielen. Denn die V8-Motoren klingen so schön, dass sie das überhaupt nicht nötig haben.

Während eine Dieselsvariante nachgereicht wird, gibt es schon heute zwei Versionen mit 4,0-Liter-V8-Ottomotoren, die beide mit einer Neun-Gang-Automatik gekoppelt sind: den G 500 mit 422 PS (310 kW) und den AMG G 63 mit 585 PS (430 kW). Damit ist der Spurt von Null auf 100 km/h in 5,9 bzw. 4,5 Sekunden erledigt; die Spitze liegt bei abgeregelten 210

bzw. 220 km/h, wobei die Abregelschwelle beim AMG gegen Aufpreis auf 240 km/h angehoben werden kann. Am Steuer ist der Unterschied geringer, als es die Zahlen vermuten lassen; auch der G 500 geht mit großem Nachdruck ans Werk und man fühlt sich zu keinem Zeitpunkt untermotorisiert. Für Elektro-Freaks soll es übrigens auch einen Hybrid geben.

Besonders überzeugend ist das G-Modell im Gelände. In dem ausgewählten Testgelände prüfen auch Dakar- und WRC-Teams ihre Fahrzeuge auf maximale Belastung. Im direkten Vergleich war festzustellen, daß der neue G nochmals mehr kann als das Vorgängermodell, bei dem in Sachen Geländetauglichkeit bislang eigentlich keine Wünsche offengeblieben waren. Insbesondere muss der Fahrer deutlich weniger Offroadkönnen mitbringen. Die variable Dämpfung, die beim AMG G 63 zum Serienumfang gehört, ist besonders für das Gelände empfehlenswert.

Für den AMG G 63 gibt es 20-, 21- und 22-Zoll Felgen; fürs Gelände ist die 20-Zoll-Variante empfehlenswert, für die es gegen Jahresende auch einen Pirelli-Allterrain-Reifen geben wird. Nur beim G 500 passen 18-Zoll-Aluräder über die Bremse. Der dazu bestellbare Allterrain-Reifen ist die erste Wahl für extremes Gelände; mit 20-Zöllern hat der G zu wenig „Gummi“. Beim G 500 empfiehlt sich fürs Gelände der Verzicht auf die Trittbretter; sie sind beim AMG G 63 Serienausstattung. Der G 500 ist auch deshalb im Gelände überlegen, weil er mit kleineren Kühlern einen etwas besseren Böschungswinkel aufweist. Zudem verringert der hintere Zusatzstabilisator des AMG G 63 die Verschränkung.

Und so ist für uns als Allround-Variante der G 500 sicherlich die ideale Wahl – vorzugsweise ohne Trittbretter, mit 20-Zoll-Rädern, mit variabler Dämpfung und analogen Instrumenten. Aber vielleicht kommt auch noch einmal eine puristische Ableitung wie einst die „Professional“-Variante. „Wir wollen die G-Tradition wahren“, sagt G-Chef Gunnar Güthenke. Und das muss das neue G-Modell unterhalb der aktuellen V8-Modelle erst noch beweisen – auch wenn der Baureihencode sich nicht geändert hat. (ampnet/mkn)

Daten Mercedes-Benz G 500

Länge x Breite x Höhe (m): 4,83 x 1,93 x 1,97
Radstand (m): 2,89
Motor: V8-Benziner, 3982 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung
Leistung: 310 kW / 422 PS bei 5250-5500 U/min
Max. Drehmoment: 610 Nm bei 2000-4750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,5 Liter
Effizienzklasse: E
CO₂-Emissionen: 263 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 2429 kg / 721 kg
Kofferraumvolumen: max. 1941 Liter
Max. Anhängelast: 3500 kg
Wendekreis: 13,6 m
Räder / Reifen: 8,0 J x 18 / 265/60 R 18
Preis: 107 041 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



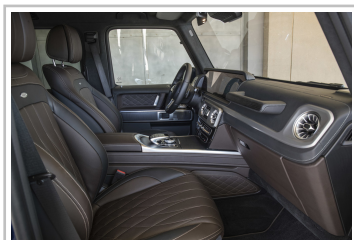
Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



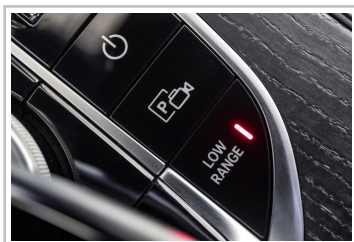
Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



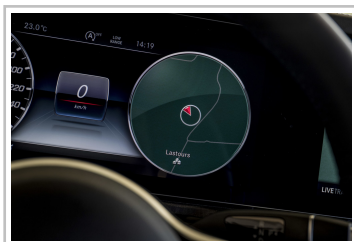
Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G 500.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



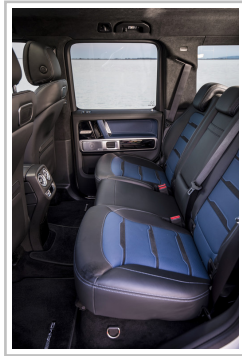
Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-AMG G 63.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Autor Matthias Knödler mit einem 230 GE der ersten Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler