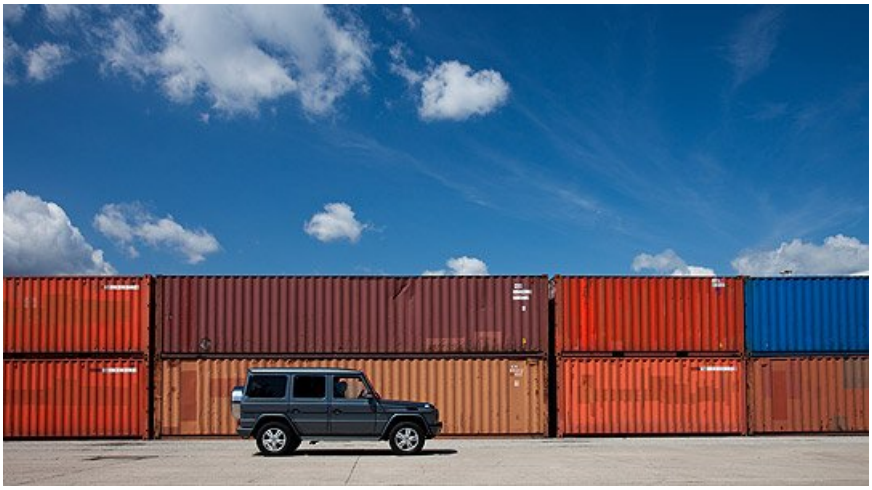
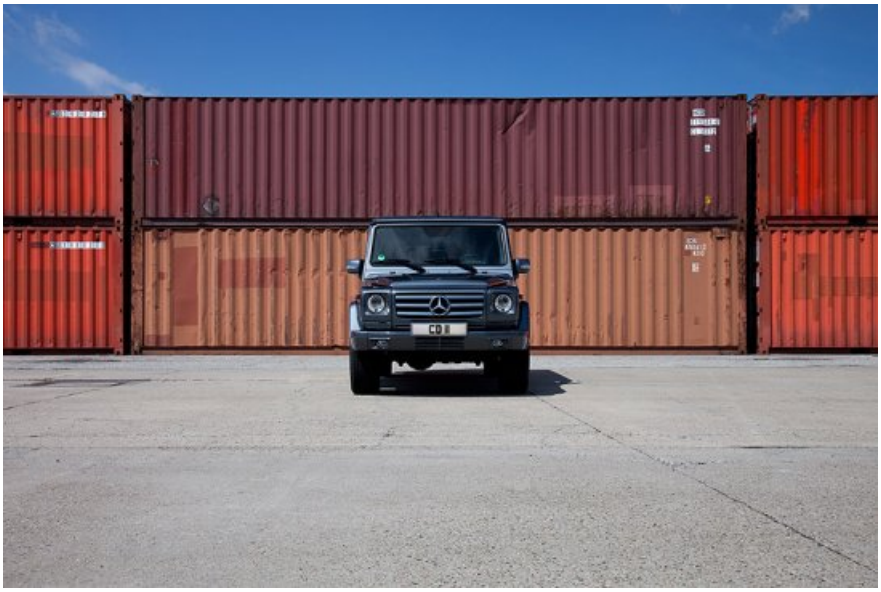
Mercedes-Benz G 500: Geht immer



Neuzugang im Classic Driver Fuhrpark: Nach über 30 Jahren im weltweiten Dienst, haben wir dem überarbeiteten Mercedes G 500 jetzt einen Stammplatz in unserer Hamburger Tiefgarage zugewiesen. Nicht nur die 388 PS aus dem 5,5-Liter V8-Triebwerk machen den kantigen Kämper zu einer zugkräftigen Nummer. Seine wahre Überzeugungskraft zieht die Grazer Geländelegende aus dem ureigenen Werdegang.

Klare Kante! Wer in der Zeit uniformer Massenware und allgefälligen Unisex-Autombilen nach echten Charakterfahrzeugen Ausschau hält, muss lange durch Showrooms flanieren. Angekommen beim Daimler, findet man dort schließlich ein Urgestein mit Grazer Abstammung: die legendäre G-Klasse, die in diesem Sommer gerade ihr 30-jähriges Jubiläum feierte. Nicht ohne Grund wird der Geländewagen mit der „Grundform“ – Design wäre der falsche Ausdruck – mit der Formgebung also eines Standard-Überseecontainers bei Mercedes-Benz nicht etwa in der Pkw-, sondern in der Nutzfahrzeugsparte betreut. Tatsächlich hat sich der aufrechte Allradler gegenüber der ersten Serie von 1979 optisch kaum verändert. Und auch das Grundgerüst, der mit 6.400 Schweißpunkten fixierte und bis zu vier Millimeter starke, äußerst stabile Leiterrahmen ist in Verbindung mit einem archaischen Starrachsen-Konzept beim G bis heute geblieben.



Komfort- und sicherheitstechnisch indes hat Mercedes dem guten alten G in den Jahrzehnten seiner Existenz eine Frischzellenkur nach der anderen gegönnt. Das unterscheidet ihn von den wenigen anderen noch existenten Traditions-Geländewagen, wie beispielsweise dem Land Rover Defender, der bis heute mit zahlreichen befristeten Ausnahmegenehmigungen ganz ohne Airbags ausgeliefert wird. Das ernstzunehmende britische Pendant zum G, der edle Range Rover, fährt hingegen mit jedem Modellwechsel als rundum neu konzipiertes Fahrzeug vor. Und gibt seine Gene dabei konsequent und visuell eindrücklich weiter – auch eine Methode, Geländegeschichte zu schreiben.

Der G hingegen ist anders. Genau genommen ist er eine Geländelegende, von der es mehrere Versionen

gibt. Denn seit jeher wird die G-Klasse in drei Varianten produziert: als Station-Wagon kurz, als fünftüriger Station-Wagon lang und als exquisites Cabriolet. Es geht aber noch mehr: wer mag, ordert in Affalterbach den „Über-G“ in Gestalt des G 55 AMG. Dass es in Bottrop bei Brabus noch eine 700 PS starke V12-Variante gibt, sei an dieser Stelle nur horizonterweiternd erwähnt. Der große Klassiker im G-Programm ist seit etlichen Jahren der G 500 mit dem bulligen V8-Motor. Doch auch er ist tatsächlich nicht mehr ganz der Alte. Denn seit Neuestem rumort unter der Motorhaube der leistungsstarke 5,5-Liter Motor mit elektronischer Benzindirekteinspritzung und vier Ventilen pro Zylinder. Das sorgt für souveräne Kraftentfaltung: 388 PS mobilisiert der V8-Block spielend. Das volle Drehmoment von 530 Newtonmeter liegt über einem weiten Drehzahlbereich von 2.800 bis 4.800 Touren pro Minute an. Während über Generationen die unverwüstliche Fünfgang-Automatik für strömenden Kraftfluss sorgte, im G 55 AMG macht sie das übrigens noch immer, arbeitet im G 500 jetzt serienmäßig das seidig schaltende 7G-Tronic-Automatikgetriebe.

Diese Motor- Getriebekombination ermöglicht Beschleunigungswerte auf Sportwagenniveau: in nur 6,1 Sekunden spurtet der lange Kastenwagen aus dem Stand auf 100 km/h. Und das bei einem Leergewicht von 2.445 Kilogramm. Stopp - bitte nicht so schnell über diese Passage hinweg lesen: 6,1 Sekunden! 2,5 Tonnen! Man führe sich die Relationen vor Augen. Denn die „Running Box“ will ja gelegentlich auch gebremst werden. Hier wirken Kräfte vergleichbar mit denen, die beim Einschlag einer zehn Tonnen Abrissbirne frei werden. 210 km/h läuft der G 500 Spitze und er könnte sicher noch mehr. Doch ich verrate es Ihnen gleich: V-max im G 500 zu fahren, ist kein wirkliches Vergnügen. Eher eine Adrenalin-Therapie und wirksamer als jeder Sekundenschlaf! Die Starrachsen mit langen Federwegen erwecken ein subjektives Geschwindigkeitsgefühl jenseits von Gut und Böse. Ein Bentley Conti GT liegt bei seinem Top-Speed oberhalb von 300 km/h vergleichsweise geradezu stoisch ruhig auf der Piste. Abrupte Lenkmannöver sollte man beim G nördlich von 200 km/h unbedingt vermeiden. Denn soviel Wankelmut tut keinem gut.

Viel schöner ist es, im G 500 mit 140 km/h und aktiviertem Tempomat einfach so dahin zu gleiten. Und sparsamer ist diese Tempowahl sowieso. Denn der 500er ist dem Super-Nektar nicht abgeneigt. 12,0 Liter außerorts sind bei moderater Fahrweise im 120 km/h-Bereich zwar noch möglich, sie erscheinen uns jedoch als absolut unterste fahrbare Grenze. Im Schnitt sollen dem G 500 laut Daimler-Statistikabteilung füllige 14,7 Liter Super auf 100 Kilometer genügen. Praktisch ist das nur schwer zu erreichen. Die 19,3 Liter innerorts sind da schon realistischer und wer gerne beherzter durchtritt, wird ohnehin mit mehr als 20 Liter Durchschnittsverbrauch klar kommen müssen. Dafür jedoch bietet der G fahrerische Reserven für beinahe alle Situationen. Wer mag, kann mehr als fünf Tonnen auf den Haken nehmen und mit einem Zuggesamtgewicht von 6.700 Kilogramm nebenberuflich als Spediteur tätig werden.

Total entspannend ist es jedoch, mit dem G ins Gelände zu gehen. Nehmen Sie eine x-beliebige Panzerstraße – diese soll es ja hier und dort noch geben. Da, wo anderen Geländewagenfahrern der kalte Schweiß

ausbricht und Vollgaseinlagen den Vortrieb der Fuhre sichern sollen, flötet der G-Fahrer noch ganz entspannt zur Deluxe Lounge-Music und wundert sich allenfalls über kleine Bodenwellen auf der Wegstrecke. Das liegt an einer ganzen Reihe von mittlerweile geradezu genial aufeinander abgestimmten Komponenten. Starrachsen sorgen für beachtliche Bodenfreiheit, die Geländeuntersetzung für jede Menge Kraft, der permanente Allradantrieb mit synchronisiertem Verteilergetriebe für schlupffreies Vorankommen und das neue elektronische 4ETS-Traktionssystem für den essentiellen Grip im Gelände. Wem das nicht reicht, dem stehen 100%-Differenzialsperren zur Verfügung. Der G hat derer nicht zwei, sondern drei. Vorne, in der Mitte und hinten. Mehr geht nicht. Dreimal 100% für 100% Geländeeinsatz. Perfekt! Wo ein G nicht weiter kommt, dürften die Insassen auch zu Fuß kaum eine Chance haben. Faszinierend dabei: auch bei extremen Verwindungen knackst allenfalls die Halswirbelsäule des Fahrers beim Ausgleichen der dramatisch wirkenden Kippwinkel. Die Karosserie ist komplett ruhig und geräuschfrei. Auch das feine Interieur aus wertigen Kunststoffen, Leder und Edelhölzern ist dabei so still, wie es bei einem anderen Allradwagen nur sein kann, wenn er sich festgefahren hat und der Motor abgestorben ist.

So. Aufgeweckte wollen jetzt wissen, was sie ab einem Einstiegspreis beim G 500 lang von knapp 94.000 Euro noch erwarten dürfen. In aller Kürze: Bi-Xenon-Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht, Außenspiegel mit integrierten Blinkleuchten und Vorfeldbeleuchtung, beleuchtete Einstiegsleisten, elektrische Fensterheber, Lederausstattung, Sitzheizung vorne, elektrisch verstellbare Sitze mit Memory-Funktion, Regensensor, vier Airbags, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, Klimaautomatik und ein Comand APS Navigationssystem. Immerhin. Im aktuellen Modelljahrgang wartet der G zudem mit einigen kleinen Novitäten auf: eine ergonomisch verbesserte Sitzanlage, die neue Lederfarbe Kastanie und optionale designo-Pakete nebst neuen Lacken. Neu ist auch ein AUX-In Anschluss im immer noch sehr kompakten Handschuhfach. Echte G-Fahrer können auf all das verzichten. Doch wer all das im G haben kann, sagt selten „Nein“. Auch wir haben die „volle Hütte“ für unseren G 500 geordert. Und kommen immer wieder zu demselben Schluss: „Dieser Geländewagen mit der Expeditionsneigung eines Mondfahrzeugs, der Durabilität eines Drei-Seitenkippers und der Charakterfestigkeit eines Jagdpanzers hat uns gerade noch gefehlt!“

V8

CD1

CD1

Text: Mathias Paulokat
Fotos: Jan Baedeker

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-g-500-geht-immer
© Classic Driver. All rights reserved.