

CLASSIC DRIVER

Brabus G V12 S Biturbo: Gewalt-Verherrlichung



Automobile Unvernunft: Er ist groß und kantig. Tiefschwarz steht er da. Und bärenstark. Die Rede ist vom Über-G, dem Brabus G V12 S Biturbo mit dem enormen Schub von 700 PS und einem Drehmoment von 1.320 Newtonmeter. Das Ergebnis ist ein fahrender Luxus-Container mit Katapultbeschleunigung, der nur auf individuellen Wunsch gefertigt wird. Wir erhielten Zutritt und Fahrerlaubnis zum vermutlich stärksten Geländewagen der Welt.

Ein bisschen mehr geht immer. 610 PS und 1.006 Newtonmeter Drehmoment waren offenkundig nicht genug. Mit soviel Leistung wartete im Jahr 2004 der Brabus G V12 Biturbo beim Genfer Salon auf. Seitdem wird dieses „G-schoss“ in Kleinserie für Connaisseurs in aller Welt bei Brabus in Bottrop gefertigt. Doch die Zeiten ändern sich. Und hier ist jetzt nicht von Downsizing die Rede! Waren 1979 noch rund 70 gemütlich klackernde Diesel-PS im klassischen [240 GD](#) ausreichend, sind es exakt 30 Jahre später das Zehnfache: 700 PS. Und das in einem Automobil, welches sich rein optisch nahezu kaum verändert hat. Der G ist immer noch der rollende Überseecontainer mit der Expeditionsneigung eines Mondfahrzeugs, der Durabilität eines Drei-Seitenkippers und der Charakterfestigkeit eines Jagdpanzers.





Alleine Leistung und Kultiviertheit des Gs haben sich in den Jahren immer ein Stück weiter entwickelt. Mittlerweile fahren G-Klasse Geländewagen mit dem Ausstattungsniveau einer [S-Klasse](#) vor. Aber immer noch mit Starrachsen, drei Differentialsperren und keinem luftgefederten Komfort-Fahrwerk oder Speedshift-Schaltung! Das sollte man wissen. Der 500 PS starke [Mercedes-Benz G 55 AMG](#) ist das hauseigene Flaggschiff der Flotte. Mit dem bollernden V8-Zylinder durch die Gegend zu wummern, wirkt wie ein Ausflug in den fossilen Jurassic Park: sehr urtümlich! Der automobiler Dinosaurier bietet einem alles – nur keine Political Correctness. Unangepasst! Wer bei seiner oktanisierten Fortbewegung darauf Wert legt, ist bei AMG und Brabus an den richtigen Adressen.



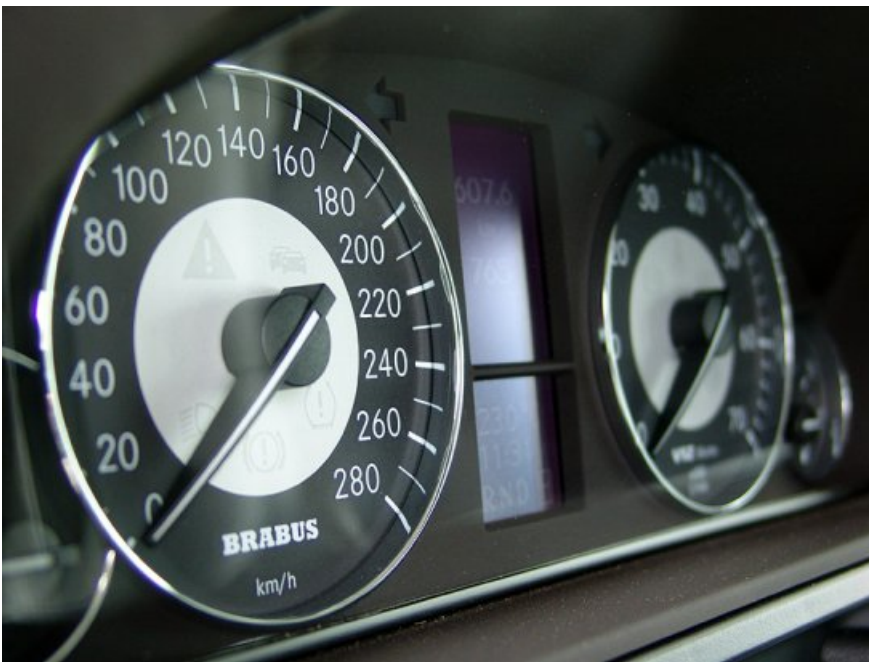


Doch erst bei Brabus in Bottrop erfährt die G-Klasse ihre wahre Krönung. Der neue Schwarze im Stall des Edeltuners und mittlerweile anerkannten Fahrzeugherstellers ist der G V12 S Biturbo. Die Bottroper haben in den Berserker das Triebwerk des 365,7 km/h schnellen Brabus Rocket implantiert. Erste Erkenntnis: Auch die Platzverhältnisse im Motorraum eines G sind endlich. Musste man vor 30 Jahren den Vorkammer-Saugdiesel unter der Haube förmlich suchen, ist der Kraftraum im Bug jetzt randvoll gepackt. Denn das mächtige High-Performance Triebwerk baut auf dem V12-Biturbo-Motor aus dem aktuellen S 600 auf. Vor der Transplantation unter die Haube des G erweitern die Tüftler bei Brabus jedoch den Hubraum des Dreiventilrs von 5,5 auf 6,3 Liter. Dies geschieht mittels spezieller Kurbelwelle mit längerem Hub sowie größeren Kolben und Zylinderbohrungen – richtig invasive Eingriffe also. Zusätzlich werden die Zylinderköpfe revidiert und Spezialnockenwellen montiert. Größere Turbolader, eine optimierte Ladeluftkühlung und eine speziell für das G-Modell entwickelte und gefertigte Edelstahl-Hochleistungsauspuffanlage mit staudrucksenkender Metallkatalysatoranlage komplettieren die Motorperipherie. Präzise abgestimmte Mappings der Motorelektronik stimmen alle neuen Komponenten optimal aufeinander ab. Das Ergebnis: 700 PS oder 515 kW und ein maximal mögliches Drehmoment von 1.320 Newtonmeter. Nebst Einhaltung der Euro IV Abgasnorm.





Wer jedoch nun beim Starten eine akustische Detonation im Stile des bewusst auf Böse getrimmten [Brabus Widestar](#) erwartet, wird enttäuscht oder besser überrascht: der G V12 S Biturbo geht beinahe flüsterleise an den Start. Einen Zwölfzylinder auf Krawall zu bürsten ist schließlich ein Frevel, den selbst die für brachialen Vortrieb bekannte Marke Brabus nicht begeht. Der absolut ruhige, gleichwohl tief souveräne Leerlaufklang harmonisiert mit dem gesamten Habitus des Fahrzeugs. „Überlegenheit“ – diese Assoziation übermannt einen G V12 S Augen- und Ohrenzeugen. Perfekt harmonisiert das Interieur aus Leder, Alcantara und ein wenig Restedelholz. Alles sitzt, ist stramm verarbeitet und scheinbar für die Ewigkeit geschaffen.





Wer im G Platz nimmt, erlebt einen automobilen Anachronismus. Kein spaciges Lounge-Gestühl, sondern ein beledeter Thronessel erwartet den Steuermann. Allzu kommod ist der freilich nicht. Das Gestühl ist recht schmal geschnitten und bietet vergleichsweise wenig Seitenhalt. Vergleichen Sie es mit einem Holzdübel verzapften Teakstuhl, der bereits aufrecht dreißig Jahre im Park von Cawdor Castle überdauert hat. So gerade sitzen Sie im G V12 S Biturbo. Umso unerwarteter fährt einem der Schlag ins Kreuz, wenn man das Gaspedal auf den Boden heftet. Dann schwillt das motorische Summen augenblicklich zu einem orkanartigen metallischen Sturm und der G wechselt behende durch Zeiten und Räume. Ganz ähnlich muss sich die Beschleunigung im freien Fall anfühlen. Alleine das weiche Nappaleder der Sitze verschont die Passagiere vor Rücken-Hämatomen. Innerhalb von nur 4,3 Sekunden knallt der schwarze G durch die 100 km/h Marke. Allenfalls Fahrzeuge vom Schlege eines [Porsche 911 Turbo](#) oder [Ferrari F 430 Scuderia](#) können ihn auf dieser Distanz hinter sich lassen. Sportwagen wie der [Mercedes-Benz SL 63 AMG](#), nicht gerade der Langsamkeit verdächtig, fahren hinterher. Das macht die Dimensionen dieser rollenden Relativitätstheorie klar.





Pure Physik und die Grenzen der Mechanik limitieren aber auch einen G V12 S Biturbo. Damit das Getriebe nicht absichert, ist das Drehmoment elektrisch auf 1.100 Newtonmeter begrenzt. Selbst das Brabus-Spezialfahrwerk, geschmiedete 20 bis 22 Zoll Monoblock-Räder bezogen mit Hochleistungsreifen wahlweise von Pirelli oder Yokohama können nicht verhehlen, dass die Basis ein Geländefahrwerk mit Starrachsen und Kastenrahmenchassis bildet. Auf der kurzen Brabus-Teststrecke mit Beschleunigungsbahn, Sinus-Kurve und Kreisbahn erhöhe ich Runde für Runde behutsam das Tempo. Die Ballistik des G entfaltet jedoch aufgrund der Masse von deutlich über zwei Tonnen Leergewicht beängstigende Kräfte. Die Lenkung weist G-typisch eher geringe Rückstellkräfte auf. Blitzschnelle, gleichwohl sensible Reaktionen sind am Kurvenausgang erforderlich, wenn man nicht in das Stadium eines unkontrollierten Parabelflug mit ungewissem Einschlagpunkt wechseln möchte. Auf der Autobahn geht es oberhalb von 140 km/h genauso vehement weiter voran. 200 km/h erreicht der G mit einer Mühelosigkeit, die mir die Sprache verschlägt. Meine langjährigen Erfahrungen im G 500, G 400 CDI und auch im G 55 AMG verblissen im Zeitraffer.





Alleine die Achspaare scheinen mit den jetzt folgenden km/h-Zehnerschritten an ihre Grenzen zu stoßen. Beim elektronisch limitierten Top-Speed von 240 km/h jedenfalls zieht und zerrt es an der Lenkung wie bei Windstärke Zwölf am Roten Kliff auf Sylt. Theoretisch läuft der G V12 S echte 260 km/h. Praktisch aber besser nicht. Und das ist gut so. Denn im Kern ist auch der G V12 immer noch ein Geländewagen. Rein zulassungstechnisch gilt Brabus als Hersteller des Fahrzeugs und nicht mehr Mercedes-Benz. Die Eingriffe am G V12 S Biturbo sind so gravierend, dass die Stuttgarter hier aus den Büchern gestrichen wurden.



Zu guter Letzt noch ein Schocker. Inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer kostet der Brabus G V12 S Biturbo in Deutschland den nennenswerten Betrag von exakt 498.419,60 Euro. Der Zahlungsauftrag wird Ihrem ausführenden Private Banker als monetäre Vergewaltigung vorkommen. Kein Wunder, denn für die halbe Million Euro könnten Sie sich in diesen Zeiten schon eine Family-Office Betreuung leisten oder einen kompletten G-Fuhrpark mit Cabrio, Station kurz und lang, nebst Pick-up und dem [G 280 CDI Jubiläumsmodell](#) auf den Hof stellen. Erlauben Sie mir eine in dieser Zeit politisch unkorrekte Schlussbemerkung: Glücklicherweise gibt es immer noch Zeitgenossen, die eine solche Investition ihrem Konto zumuten. Gut so, denn auch das sichert Arbeitsplätze in der Automobilindustrie.





Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/brabus-g-v12-s-biturbo-gewalt-verherrlichung>
© Classic Driver. All rights reserved.