

Pressepräsentation Mercedes-Benz G: Alte Liebe rostet nicht

Von Peter Schwerdtmann

„Aliengreen“ - eine höchst auffällige Farbe, „strange“ für ein Auto, das seine Laufbahn vor 37 Jahren eher in Förster- und Landwirts-Grün begonnen hat. Aber der Geländewagen-Methusalem Mercedes-Benz G ist nicht der erste flotte Opa, der nicht alt werden kann. 2014 war mit 13 800 verkauften Exemplaren das beste Jahr der G-Geschichte. Und jetzt, da der neue Modelljahrgang im Schlamm des ADAC-Trainingsgeländes in Rüsselsheim präsentiert wird, liegen die Zahlen schon wieder um ein Fünftel höher.

Alte Liebe rostet nicht. Der Mercedes-Benz G hat seine Fangemeinde, die ihn nicht missen möchte. Aber er gewinnt auch neue Anhänger dazu. Gunnar Güthenke, Managing Director der Mercedes-Benz G GmbH, charakterisiert die Zielgruppen so: Da seien die, die ihn brauchen, etwa für Wald, Feld und Sport, dann die, die eine Designikone zu schätzen wissen, die wenig Sozialneid auslöst, und schließlich die Extrovertierten, die mit ihrem G ein Statement setzen wollten. Für die ganz jungen und wilden der dritten Gruppe hat sich die Mannschaft um Güthenke dann wohl die „crazy colors“ wie das Aliengreen ausgedacht.

Alle Zielgruppen sollen noch lange bei der Stange bleiben. Deswegen wird niemand verwirrt und das Design bleibt auch für das Modelljahr 2016 bis auf Retuschen am vorderen Stoßfänger und eine neue Instrumententafel unverändert. Dafür tut sich etwas im Motorraum. Der V6-Diesel im G 350 d mit 2987 ccm Hubraum leistet 180 kW / 245 PS und bietet 600 Newtonmeter (Nm) maximales Drehmoment - so viel wie früher der V8-Diesel im G 400 CDI. Sein Normverbrauch liegt mit dem Durchschnitt von 9,9 Litern auf 100 km allerdings deutlich niedriger.

Neu unter der Haube ist der V8-Benziner Biturbo im G 500 mit 3982 ccm, 310 kW / 422 PS, 610 Nm, einer Höchstgeschwindigkeit von angesichts der Leistung eher bescheiden wirkenden 210 km/h und einer Spurfähigkeit, die auch Sportwagen nicht schlecht steht:

5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Der Motor wurde aus dem AMG-Biturbo entwickelt, der den Mercedes-AMG GT antreibt. Er steckt auch in dem G 500 4x4² für besonders harte Einsätze. Der bietet dafür 438 mm Bodenfreiheit, eine 250 mm größere Spur und 1000 mm Wattiefe.

Neben dem Diesel 350 d zu einem Basispreis von 89 922 Euro und dem „normalen“ Benziner im G 500 für 105 035,35 Euro sowie dem hochgelegten Benziner im 4x4² für 226 100 Euro stehen sechs AMG-Varianten im G-Portfolio: ein G 63 mit 420 kW / 571 PS für 143 217 Euro, der Zwölfzylinder G 65 mit 463 kW / 630 PS für 271 915 Euro sowie jeweils eine besonders ausgestattete Edition 463. Letztere kostet für den V8 159 341 Euro und für den V12 282 209 Euro. Wie erzählte uns doch Gunnar Güthenke: Da sitzt eine Kunde vor ihm und fragt sich: „Kaufe ich ein Boot oder einen G?“ Ein Seitenblick auf die klagenden Bootsbauer zeigt: das alte Eisen G hatte bisher bei dieser Entscheidung keine schlechten Karten.

Die Ausstrahlung, das Design, die Leistung auf der Straße und erst recht der Nimbus vom unschlagbaren Kletter- und Schlammkünstler und selbst sein Preis heben ihn über seinen Wettbewerb und lassen gleicheteure italienischen Sportwagens vergänglich wirken. G-Freunde wollen dieses Auto, auch, wenn seine fast drei Tonnen Gesamtgewicht in Kurven gern geradeaus schieben, die Türgriffe mit ihren Drückern den Namen noch verdienen, die Türen einen kräftigen Schubs brauchen, um ins Schloss zu fallen, der großen Gepäckraum von einer seitlich angeschlagenen Tür verschlossen wird, das auf der Hecktür aufmontierte Reserverad die Sicht nach hinten stark einschränkt, ein Luftwiderstand wie die sprichwörtliche Schrankwand, eine indirekte Lenkung, eine Sitzposition wie im Lkw – egal. Von außen der extreme Offroader, von innen purer Luxus – das zählt. Da nimmt man gern auch noch mit, dass die G-Männer das Fahrwerk für die Straße neu abgestimmt haben und mit einem verfeinerten Bremssystem – ABS, ASR, ESP – mehr Stabilität, mehr Traktion für die Straße und kürzere Bremswege anbieten.

Ein Mercedes-Benz G lässt sich nicht bewerten oder kritisieren. Er ist ein Phänomen, ein Unikum, das Urgestein des deutschen Geländewagens und eigentlich sogar der Urvater des SUV, wenn man diesen Namen wörtlich nimmt: sportlich ist er im Gelände und zweifellos nützlich mit seinem Laderaum von bis zu 2116 Litern und seiner maximalen Anhängelast von 3,5 Tonnen. Den Begriff „Vehikel“ wird er vermutlich nicht übel nehmen. Der G ist ein Dorian Gray der Automobilgeschichte. Er wird noch viele überleben. Der Land Rover Defender hat es immerhin auf 66 Jahre gebracht. Das lässt hoffen. (ampnet/Sm)

Daten Mercedes-Benz G 500

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,76 x 1,87 x 1,95

Radstand (m): 2,85

Motor: V8-Benziner, 3982 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 310 kW / 422 PS bei 3800 U/min

Max. Drehmoment: 610 Nm von 2250 - 4750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 12,3 Liter

CO₂-Emissionen: 289 g/km

Effizienzklasse E, (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 2595 kg / max. 605 kg

Kofferraumvolumen 487 - 2116 Liter

Max. Anhängelast: 3500 kg

Räder / Reifen: 7,5 J X 18 / 265/60 R 18

Preis: 105 035 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-Benz G 500.



Mercedes-AMG G63 Edition 463.



Mercedes-AMG G63 Edition 463.



Mercedes-Benz G 500: Die Tasten für die Sperren.



Mercedes-AMG G63 Edition 463.



Mercedes-AMG G63 Edition 463.



Mercedes-AMG G63 Edition 463



Mercedes-AMG G63 Edition 463.



Mercedes-AMG G63 Edition 463.



Mercedes-AMG G63 Edition 463.



Mercedes-Benz G: Die "crazy colors" blenden den Betrachter sogar in finsterem Regenwetter - rechts aliengreen.
