
Neue G-Klasse: Ein Blick ins Innere

Von Frank Wald

Wie erneuert man eine Legende? Am besten gar nicht. Besser Leistung und Luxus ohne Ende hineinpacken und an Meistbietende, vorzugsweise Beverly-Hills-Promis, russische Oligarchen und arabische Ölprinzen, verkaufen. Nach dieser Methode hat Mercedes sein seit 1979 bei Magna Steyr in Graz gebautes Offroad-Urgestein G-Klasse zuletzt zu einem begehrten Luxusobjekt aufgehübscht. Krönender Abschluss dieser kuriosen Karriere vom Bundeswehr-Büttel zum Luxus-Laster: die Final Edition der AMG-Version G 65 mit 630 PS starkem V12-Biturbo für mehr als 310 233 Euro. Doch neue Crash-Vorschriften und EU-Bestimmungen lassen nun keine andere Wahl. Ein neues Modell muss her. Wie das aussehen wird, will Mercedes noch nicht verraten. Doch einen Blick in den Innenraum durften wir vorab schon einmal werfen.

Und der fällt, wie nicht anders zu erwarten, sehr edel aus. Wobei der erste Eindruck eher zu spüren und zu hören, denn zu sehen ist. Denn das einzige Bauteil, das von der alten G-Klasse übernommen wurde, ist der robuste Türgriff, der gefühlt ganze Seilschaften halten könnte, sowie das charakteristische Schließgeräusch der Tür, das die ganze Solidität der Konstruktion mit seinem satten Sound offenbart.

Nach wie vor ist der Zugang in die G-Klasse mehr ein Aufsitzen als ein Einsteigen. Cockpit und Armaturen präsentieren sich selbstverständlich nun auf dem aktuellen Stand der Technik. Was bedeutet, dass analog zur E- und S-Klasse das Kombiinstrument auf Wunsch auch als 12,3-Zoll-Display mit virtuellen Instrumenten zu haben ist und in den drei verschiedenen Stilen „Classic“, „Sport“ und „Progressive“ sowie nach individuellen Vorgaben konfigurieren lässt. Zusammen mit dem ebenso großen Zentraldisplay über der Mittelkonsole entsteht unter einem gemeinsamen Deckglas optisch ein elegantes Widescreen-Cockpit. Serienmäßig sind hinterm Lenkrad allerdings immer analoge Rundinstrumente eingebaut.

Auch Lenkrad, Bedienung sowie zusätzliche Hebel und Schalter sind aus den schwäbischen Luxuslimousinen bekannt. Ebenso wie die Tatsache, dass der G-Klasse-Fahrer das gesamte Infotainment bedienen kann, ohne die Hände vom Volant zu nehmen. Dabei reagieren die empfindlichen Touch-Tasten wie die Oberflächen eines Smartphones auf Wischbewegungen. Auch das mittige Touchpad kann der Fahrer dank haptischer und akustischer Impulse bedienen, ohne den Blick von der Straße oder Offroad-Piste zu nehmen. Dazu kommen Direkttasten vor dem Controller sowie eine Bedienleiste für die optionalen Fahrassistenten oberhalb des Lichtdrehschalters.

Designelemente aus der kantigen Vergangenheit finden sich aber auch hier. So etwa in den seitlichen Belüftungsdüsen, die der Form der Rundscheinwerfer nachempfunden sind. Oder die nach wie vor auf den Kotflügeln platzierten Blinker, deren rechteckiges Styling in den Lautsprechern auf der Armaturentafel wiederzufinden sind. Typisch für die G-Klasse sind außerdem der Haltegriff vor dem Beifahrer und die Schalter für die Differenzialsperren, die ganz bewusst, in Chrom aufgehübscht, als prägende Elemente in der Mittelkonsole erhalten geblieben sind.

Auch wenn Mercedes die äußere Form noch nicht zeigen will, soll sich die Karosse nur unwesentlich vom jetzigen „Kantholz“ unterscheiden. Allerdings wird der Wagen rund zehn Zentimeter breiter, was insbesondere in der Geräumigkeit zu spüren ist. Vorne wie hinten wuchsen Schulter- und Ellenbogenbreite um mehrere Zentimeter und mit 15 Zentimeter mehr Beinfreiheit auf den Fondsitzen herrscht Business-Feeling auf der

Rückbank.

Während ihrer 40-jährigen Bauzeit war die G-Klasse aber immer auch ein Mercedes, soll heißen, dass der Luxus nicht zu kurz kam. Auch die neue Generation kommt bereits ab Werk mit offenporigen Holz-Zierblenden und Ledersitzen sowie eine Sitzheizung vorne wie hinten. Als Sonderausstattung gibt es Multikontursitze mit verschiedenen Massagefunktionen sowie ein Burmester-Surround-Soundsystem mit 590-Watt-Verstärker und 16 Lautsprechern.

Mehr Komfort verspricht die Einzelradaufhängung, die an die Stelle von Leiterrahmen und Blattfedern treten wird. Die überragende Geländegängigkeit soll darunter natürlich nicht leiden, wie ein Prüfsiegel am Fuß der mittleren Karoseriesäule dokumentiert. Sie zeigt eine Silhouette des Schöckl, den Hausberg im steirischen Graz, dessen abenteuerliche Stock-und-Stein-Passagen Mercedes für die Offroad-Erprobung nutzt und den jede G-Klasse bezwingen muss.

Über weitere Details schweigen die Schwaben bis zur offiziellen Enthüllung auf der Detroit Motorshow im Januar. Weder welche Motoren eingesetzt werden noch wie teuer der ganze Spaß werden soll. Man kann aber davon ausgehen, dass es auch hier nicht unter 90 000 Euro losgehen wird. Und dass neben den bekannten Sechs-Zylinder-Diesel und V8-Benzinern auch die „Monstermotoren“ von AMG mit weit über 600 PS eingepflanzt werden. Schließlich hat die G-Klasse einen legendären Ruf zu verteidigen. Un oi bissle Geld verdiene, wär ja hald au nedd schlechd, gel. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz G-Klasse: Cockpit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Ausblick auf das Cockpit der nächsten Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



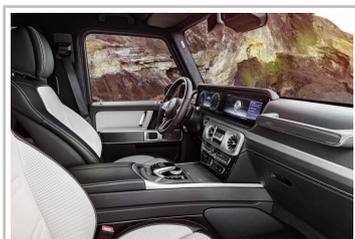
Ausblick auf das Cockpit der nächsten Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



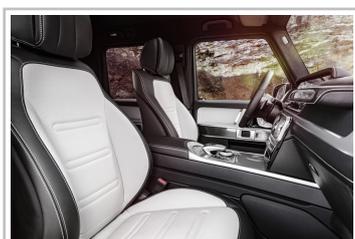
Mercedes-Benz G-Klasse: Cockpit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse: Cockpit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse: Cockpit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse: Der Türgriff bleibt der alte.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald
