
Abschied vom G-Modell: Quer durch Mexiko

Von Jens Meiners

Eine Gruppe hochmotorisierter Geländewagen donnert von Mexiko-Stadt in Richtung Südosten, flankiert von einem Begleitfahrzeug mit bewaffnetem Personal. Nach einer Stunde fahren wir rechts ran: Die Kennzeichen werden getauscht. Von der Autobahn geht es auf eine zweispurige Schnellstraße. Die Tachonadel streift die 200.

Dass der Konvoi – bestehend aus der aktuellen Palette von Mercedes-Geländewagen – so zügig unterwegs ist, hat einen Grund: Am gleichen Abend wird in Oaxaca de Juárez, 470 Kilometer südlich, die Hybrid-Version des Mercedes-Benz GLE vorgestellt. Grund genug, nicht unnötig zu trödeln – zumal die Polizei völlig ungerührt bleibt.

Der GLE-Hybrid repräsentiert die Zukunft, wir entscheiden uns für die Vergangenheit – in Form des G-Modells, das hier eine Abschiedsfahrt erlebt: Diese Tour durch Mexiko ist die wohl letzte Fahrveranstaltung überhaupt, bei der das originale G-Modell als Neuwagen antritt. Seit fast 40 Jahren wurde die Baureihe nur behutsam verändert; aus dem ursprünglichen Modell 460 wurde 1990 der 461, während der 463 als luxuriösere Variante hinzukam.

Im Januar 2018 soll auf der Automesse in Detroit der Nachfolger vorgestellt werden. Der besitzt zwar weiterhin große Ähnlichkeit mit dem nun auslaufenden Modell und er heißt auch weiterhin 463, er wird aber rund zehn Zentimeter breiter sein. Der Sprung wird so groß ausfallen wie nie zuvor in der Geschichte des G-Modells.

In gleich zwei Varianten fahren wir die G-Klasse: Die Hinfahrt von Mexiko-Stadt nach Oaxaca werden mit einem G 500 absolviert; für die Rückfahrt ist der nach wie vor gebaute, mittlerweile aber nicht mehr bestellbare G 500 4x4 mit Karosserieverbreiterung und den vom Unimog übernommenen Portalachsen reserviert.

Ungebrochene Faszination

Schon in normalen G 500 wird deutlich, warum diese Baureihe niemals an Faszination verloren hat. Sie verströmt nach wie vor den Reiz eines ikonischen Klassikers, den man frisch vom Band kaufen kann. Die aufrechte Sitzposition, die steile Frontscheibe, die kantige Grundform der Armaturentafel: All das ist im Prinzip seit dem Debüt im Jahre 1979 kaum verändert worden. Das Cockpit präsentiert sich allerdings als Sammelsurium von Bauteilen aus den unterschiedlichsten Epochen, immerhin mit sorgfältig vernähtem Leder kaschiert, das den ursprünglich frugalen Charakter des G-Modells gründlich konterkariert.

Auch beim Antrieb ist nicht mehr alles so, wie es einmal war – und das ist auch gut so. Anfangs standen dem bemerkenswerten Durst der Diesel- und Ottomotoren eher bescheidene Fahrleistungen gegenüber. Mittlerweile korrespondiert der nochmals gewachsene Appetit wenigstens mit eindrucksvollen Fahrleistungen. Der 4,0-Liter-V8-Biturbo des G 500, eine Entwicklung von AMG, leistet 310 kW / 422 PS.

Damit spurtet er in ganzen 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und schwingt sich zu einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h auf. Untermalt wird die Beschleunigung von einer eindrucksvollen Klangwolke, die von grollendem Bass bis zu wütendem Hämmern reicht. Dabei rauschen gerne etwas mehr als die 12,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen, die im offiziellen Zyklus angegeben werden.

Dank dem bewährten, für schweres Gelände ausgelegten Allradsystem bereitet es keine Schwierigkeiten, diese Kraft auch unter widrigsten Verhältnissen auf den Boden zu bringen. Und das liegt dem G 500 erheblich mehr als gehobenes Autobahntempo. Denn die unpräzise Lenkung, die im Gelände durchaus Vorteile mit sich bringt, schränkt den Fahrspaß bei hohen Geschwindigkeiten spürbar ein. Kurven, die von modernen SUV ungerührt durchmessen werden, quittiert das G-Modell mit erheblicher Seitenneigung.

Mit Portalachsen wird das G-Modell zum extremen Hingucker

Die Eigenschaften des G 500 werden bei der Variante G 500 4x4 nochmals potenziert. Dieses Modell verfügt über Portalachsen wie der berühmte Unimog, und damit wächst die Bodenfreiheit extrem. Der 4x4 ist im Gelände praktisch unschlagbar, Geradeauslauf und Straßenlage sind allerdings nochmals deutlich weniger exakt als beim Ausgangsmodell.

Die Rückfahrt im G 500 4x4 wird zu einem eindrucksvollen Erlebnis. Dieses Auto der Extreme zieht wie kein anderes die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer auf sich. Und auch die Begehrlichkeiten – weswegen uns eingeschärft wurde, auf umständliche Foto-Shootings zu verzichten und die Überlandfahrt stattdessen auf direktem Weg und möglichst zügig hinter uns zu bringen.

Kein Problem: Unter der Haube steckt der gleiche 4,0-Liter-V8-Biturbo wie im normalen G 500. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert hiermit 7,4 Sekunden deutlich länger, die Spitze liegt jedoch nach wie vor bei 210 km/h. Wir haben gern davon abgesehen, diesen Wert nachzuprüfen. Der G 500 4x4 bleibt übrigens vorerst ohne Nachfolger; zunächst werden die regulären Modelle ersetzt.

Man darf fest davon ausgehen, dass die Gene des G auch in der nächsten Evolutionsstufe sicht- und spürbar sind. Wer dem spezifischen Charme der Baureihe verfallen ist, kann allerdings auch mit dem aktuellen Modell nichts falsch machen.

Die Zukunft des SUV- und Crossover-Segments, soviel ist klar, liegt woanders. Sie wird symbolisiert durch moderne Architekturen mit Fahreigenschaften, die einem Pkw entsprechen und mit einem sinnvollen Grad an Elektrifizierung, der die Verbräuche herunterdrückt. Sie wird also durch Fahrzeuge wie den GLE-Hybrid repräsentiert, dessen Präsentation wir im Rahmen einer eindrucksvollen Choreographie erleben konnten.

Auf der Fahrt dorthin hätten wir uns allerdings kaum ein faszinierenderes und spektakulärer Auto als das klassische G-Modell vorstellen können. (ampnet/jm)

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



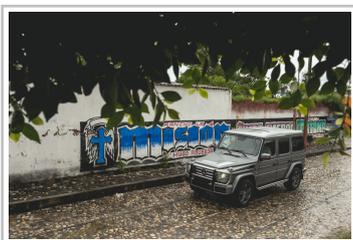
Mercedes-Benz G 500.

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
