

---

## **Detroit 2018: G-Klasse – Alles beim alten, nur besser und ein bisschen größer**

Wie lässt sich eine Ikone in die Zukunft überführen, wenn sie nicht im Automobilmuseum enden soll? Vor dieser Frage stand Mercedes-Benz mit der G-Klasse – zugegeben unter den Automobil-Ikonen ein einfacher Fall. Man erhalte die Proportionen und das zeitlose Design, verpasse dem Neuen – wie einem richtigen Geländewagen – einen Leiterrahmen sowie alle notwendigen Sperren und füge modernste Technik aus den prall gefüllten Daimler-Regalen hinzu. Fertig ist die neue G-Klasse.

So einfach wird es nicht gewesen sein. Aber schon die Fotos der G-Klasse zeigen, dass die Realität des Neuen eng in Verbindung mit der ursprünglichen G-Klasse steht. Und das ist gut so. Die Automobil- und Technikgeschichte kennt nur wenige Vehikel, die ähnlich großes Ansehen mit einem annähernd gleichen Maß an Zutrauen verbinden können. So präsentiert sich die neue G-Klasse in gelernter und gewohnter Optik und in Bestform: als Geländewagen mit niemals angezweifelten vorbildlichen Eigenschaften unter allen Einsatzbedingungen im Gelände und dank moderner Assistenzsysteme, guten Fahreigenschaften und einem hohen Maß an Sicherheit auf den Straßen dieser Welt.

Die neue G-Klasse lege die Messlatte in allen relevanten Bereichen noch ein Stück höher, findet Ola Källenius, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung. „Unsere ‚dienstälteste‘ Baureihe ist damit bestens gerüstet, ihre Erfolgsgeschichte fortzuschreiben. Kurz gesagt: Der neue ‚G‘ bleibt ein ‚G‘, nur besser.“

Zur Markteinführung im Mai ist die G-Klasse als G 500 in Deutschland ab 107 040,50 Euro erhältlich und bleibt damit auf dem Niveau des Vorgängers. Der Lieferumfang umfasst zahlreiche Features wie die Scheinwerfer in LED-Technik, Fahrerassistenzsysteme, das hochwertige Interieur mit Ledersitzen und ein neues Fahrwerk. Für den anspruchsvollen Kunden bieten Optionen wie das Exklusiv-Interieur Plus mit mehr Leder noch mehr Exklusivität.

Ikonische Elemente erfüllen heute wie beim Start 1979 ihre Funktion und verleihen der G-Klasse ihr einzigartiges Aussehen: der markante Türgriff und das charakteristische Schließgeräusch, die robuste Außenschutzleiste, das exponierte Ersatzrad an der Hecktür und die augenfälligen Blinker. In Verbindung mit der kantigen Silhouette verleihen diese Details dem Offroader seinen Charakter mit Wiedererkennungswert. Auch die außen liegenden Türscharniere und die aufliegende Motorhaube werden in der neuen Generation fortgeführt.

Mit dem jüngsten Update schafft die Ikone trotz der historischen Elemente den Sprung in eine neue Ära – technisch wie formal. 53 Millimeter länger und 121 Millimeter breiter, wirkt die neue G Klasse präsenter. Sämtliche Flächen sind straffer gezeichnet und stärker gespannt. Daraus resultieren schmalere, präzisere Fugen und harmonische Übergänge. Zudem wurden die Radläufe und der Stoßfänger stärker in die Karosserie integriert.

Während das Exterieur als Reminiszenz an den Klassiker gepflegt wurde, erhielt die G-Klasse ein grundlegend neugestaltetes Interieur, das den Offroad-Charakter mit Luxusausstattung, hochwertigen Materialien und handwerklicher Verarbeitung zusammenbringt. Wer in die G-Klasse einsteigt, findet innen dennoch zahlreiche Design-Elemente des Exterieurs wieder – etwa die Form der Rundscheinwerfer in den seitlichen Belüftungsdüsen oder die Gestaltung der typischen Blinker, die sich in den Lautsprechern

---

wiederfindet. Typisch auch der Haltegriff vor dem Beifahrer oder die in Chrom hervorgehobenen Schalter für die drei Differenzialsperren.

Die neu gestaltete, nun übersichtliche Instrumententafel beinhaltet analoge Rundinstrumente in Tuben. Wie in der E- und S-Klasse kommt als Kombiinstrument ein großes (aufpreispflichtiges) Display mit virtuellen Instrumenten im direkten Blickfeld des Fahrers sowie ein Zentralsdisplay über der Mittelkonsole zum Einsatz. Optisch verschmelzen die beiden 12,3 Zoll-Displays unter einem gemeinsamen Deckglas zu einem Widescreen-Cockpit. Der Fahrer kann die Optik sowohl aus drei verschiedenen Stilen wählen – „Klassisch“, „Sportlich“ und „Progressiv“ als auch die für ihn relevanten Informationen und Ansichten individuell wählen. Dank haptischer Impulse und Rückmeldung per Lautsprecher kann der Fahrer das Touchpad mit Controller in der Mittelkonsole nutzen, ohne den Blick von der Straße zu nehmen. Direkttasten vor dem Controller sowie die optionale Bedienleiste für die Fahrassistenz-Systeme oberhalb des Lichtdreh Schalters ergänzen die Eingabe-Optionen.

Von den neuen Dimensionen der gewachsenen G-Klasse profitieren nicht nur die Fahrer und Beifahrer. Die Sitze sind mit zahlreichen Komfortfunktionen ausgestattet, ergonomisch geformt und bieten damit besseren Sitzkomfort und Seitenhalt. Dazu kommen zum Beispiel die Memory-Funktion für den Fahrersitz, Sitzheizung vorn und hinten sowie die Komfortkopfstützen vorn. Der Sitzkomfort lässt sich gegen Aufpreis mit dem Aktiv-Multikontursitz-Paket noch steigern. Für mehr Gepäckraum lassen sich die Rücksitze zu 60, 40 oder 100 Prozent umklappen.

Das neue Fahrwerk entstand in Zusammenarbeit zwischen der Mercedes-Benz G GmbH und der Mercedes-AMG GmbH. Das Ergebnis ist eine Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenker-Vorderachse in Kombination mit einer starren Hinterachse. Die Höherlegung der Achsen trägt entscheidend zur Geländegängigkeit bei.

Die Komponenten der Doppelquerlenker-Vorderachse sind ohne Fahrschemel direkt am Leiterraum befestigt. Die Anbindungspunkte am Rahmen des unteren Querlenkers in Z-Richtung sind so weit wie möglich oben positioniert. Diese Anordnung garantiert gute Fahrbarkeit jenseits des Asphalts. Die neue Vorderachskonstruktion ist so robust ausgelegt, dass die Offroad-Performance und -Fähigkeiten des Vorgängers beibehalten und sogar teilweise übertroffen werden.

Dank der Einzelradaufhängung konnte die Steifigkeit des Karosserievorbaus verbessert werden. Eine Domstrebe, Federbeinbrücke genannt, verbindet jetzt die vorderen Federbeindome, was die Torsionssteifigkeit des Leiterraums erhöht. Hinten wird die neue Starrachse mit vier Längslenkern auf jeder Seite und einem Panhardstab geführt. Das macht normale Straßenfahrten komfortabler. Die G-Klasse bietet mit 270 Millimetern Bodenfreiheit zum Vorderachsgetriebe viel Potenzial für maximalen Fahrspaß im Gelände.

Dynamic Select ist für die G-Klasse mit bis zu fünf Fahrprogrammen verfügbar. Damit lässt sich die Fahrzeugcharakteristik auf Knopfdruck verstellen, denn das System ändert die Eigenschaften von Motor, Getriebe, Fahrwerk, Lenkung und Assistenzsystemen. Die vier Fahrprogramme „Comfort“, „Sport“, „Eco“ und „Individual“ lassen sich über die eine Wippe einstellen. Als eine der Voraussetzungen für die verbesserten Fahreigenschaften im Gelände kommt der „G-Mode“ dazu. Die G-Klasse wechselt in den „G-Mode“, sobald eine der drei Differenzialsperren aktiviert oder die Geländeuntersetzung Low Range eingelegt wird. Dieser Offroad-Mode passt die Verstelldämpfung des Fahrwerks und die Lenkung sowie die Gaspedalkennlinie an, vermeidet unnötige Schaltvorgänge und sorgt damit für maximale Geländegängigkeit.

Die G-Klasse hat rund 170 Kilogramm abgespeckt. Das Rezept: ein neuer Material-Mix aus festen, hochfesten, ultrahochfesten Stählen und Aluminium sowie weiter verbesserte

---

Produktionsprozesse im österreichischen Magna Steyr-Werk. So besteht die steife Karosserie jetzt aus verschiedenen Stahlsorten, Kotflügel, Motorhaube und Türen hingegen aus Aluminium. Dabei bedeutet weniger Masse keinesfalls weniger Stabilität. Die Torsionssteifigkeit von Rahmen, Karosserie und Aufbaulager konnte sogar um etwa 55 Prozent von 6537 Newtonmeter/Grad auf 10 162 Nm/Grad erhöht werden. Neben Verbesserungen bei Fahreigendynamik und -komfort resultieren daraus auch deutlich weniger Geräusche und Vibrationen im Innenraum.

Im G 500 (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 263 g/km) sorgt ein 4,0-Liter-V8-Benzinmotor für Vortrieb. Der neue Biturbo leistet 310 kW / 422 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 610 Newtonmetern (Nm) bei 2000 bis 4750 Umdrehungen pro Minute (U/min). Für die Kraftübertragung wurde das Wandler-Automatikgetriebe 9G-Tronic speziell auf die Offroad-Anforderungen abgestimmt.

Serienmäßig ist die G-Klasse mit einer elektromechanischen Zahnstangenlenkung ausgestattet, wodurch sich nun Fahrerassistenzsysteme wie der Park-Assistent realisieren lassen. Je nach Fahrprogramm kommt eine der drei Lenkungsprofilen Comfort, Sport und Offroad zum Tragen.

Begonnen hatte alles 1972 mit einem Kooperationsvertrag zwischen der damaligen Daimler Benz AG und Steyr-Daimler-Puch im österreichischen Graz. Zur Marktpremiere im Frühjahr 1979 sind vier Motorvarianten mit einem Leistungsspektrum von 53 kW / 72 PS bis 115 kW / 115 PS lieferbar. Die Kunden können zwischen Cabriolets mit kurzem Radstand sowie Station-Wagen mit kurzem oder langem Radstand wählen. Mit den Fahrzeugen der Baureihe 463 beginnt 1989 eine Evolution, die den Geländewagen stets den technischen Fortschritten anpasst. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

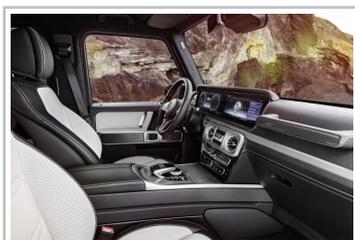
---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse. So fing es an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse. So fing es an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse. So fing es an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse. So fing es an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz G-Klasse. So fing es an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---