

Club Nachrichten



Nummer 2
Mai 2014



G – wie Gutes aus Graz

Eine Trilogie über die sonderbarste Modellreihe der Mercedes-Benz-Geschichte, die heute noch in mancherlei Hinsicht Erstaunen auslöst. Das G-Modell wird seit 35 Jahren in kleinen Serien im österreichischen Graz im Lohnauftrag produziert. Die Metamorphose vom Arbeitstier zum Lifestyle-Fahrzeug hat seiner exzellenten Geländetauglichkeit nichts anhaben können.



G – die Legende fürs Gelände: Persönliche Erlebnisse mit einem der ersten Vertreter aus dieser Serie

András Széplaky

Die bisher am längsten gebaute Modellreihe des Konzerns weist etliche Mercedes atypische Merkmale auf: Ausgerechnet der Initiant und Auftraggeber bekam kein einziges Exemplar von diesem Modell in seine Hände. Weiter gab es keine andere Modellreihe mit vergleichbar breiter Angebotspalette. Keine Modellreihe wurde bisher so lange gebaut wie das G-Modell, welches zudem bis heute von keinem Roboter berührt wird. Ja, die Karosserie des G-Modells wird seit 40 Jahren (und für die Serie seit 35 Jahren) ausschliesslich in Handarbeit zusammengeschweisst. Bereits totgesagt, plant nun beispielsweise die Schweizer Armee nochmals 3'500 Exemplare dieses Modells zu bestellen. OK, die W-Nr. variiert von 460 über 461, 462 (CKW) bis zu 463. Ist aber egal, bei welchem dieser Modelle man unter das betont eckige und seit dem Erscheinen kaum veränderte Blechkleid schaut, es

sind immer noch dieselben massiven Längs- und Querlenker an den wuchtigen Starrachsen verbaut wie 1979. Seither entwickelte Mercedes-Benz für das Gelände [und den damit verbundenen Lifestyle; Anmerkung der Red.] Hi-Tech Modelle wie ML, GL, GLK, GLA, doch die Geschäftsleitung beteuert: Das G-Modell wird gebaut, solange eine Käuferschaft besteht. Und diese scheint nicht zu versiegen... Unser aller Hobby wird durch hartnäckige Bazillen vorangetrieben. Nachdem ich in den 60er Jahren den Cabriolet-Bazillus eingefangen hatte, war es dann in den 70er Jahren der 4x4-Bazillus. Davon befallen wurde ich im Militärdienst, wo ich in der Stabskompanie 8, Leichte und motorisierte Truppen, als Funker diente. Mit eigenem Funk-Pinzgauer, der sechs Jahre lang im Fahrtenbuch einzig meine Unterschrift trug, und oft mit dem Auftrag, auf den höchsten «Högern» zwischen zwei Einheiten

Relaisstation zu spielen. Zuvor gab es eine fundierte Geländefahrausbildung, und dann kam die Praxis. Die hatte es in sich, war aber auch bestimmend für meine künftige private Modellpalette. Ich habe die Entwicklung des G-Modells, also des W 460, in den Fachzeitschriften verfolgt und unter anderem erfahren, dass zuvor Schah Resa Pachlevi von Persien zu Daimler-Benz gegangen war und sagte, es gäbe sehr viele gute Geländefahrzeuge, angefangen beim Land Rover bis hin zum Toyota Land Cruiser, aber er wolle für seine persische Armee nicht ein gutes, sondern DAS BESTE Geländefahrzeug haben. Dieses gab er dann in Untertürkheim in Auftrag. Daimler-Benz nahm die Herausforderung an, jedoch unter Kooperation mit dem namhaften 4x4-Spezialisten Steyr-Puch, dem Erbauer des Hafingers und dessen Nachfolger, dem Pinzgauer. So entstand in gemeinsamer Entwicklung mit Mercedes-Motorisierung und Puch-Antriebsstrang in den eigens dafür gebauten Werkhallen in Graz das ab 1979 serienmässig gebaute G-Modell – zu einem Zeitpunkt also, als es bereits kein Persien mehr gab. Die Karosserie erinnert an den Baustil, der in den 20er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts die verspielte Architektur des Jugendstils ablöste: Klare Linien und Kanten, ebene Flächen, funktionell bis ins letzte Detail, mit klarer Trennung zwischen den planen Blech- und den ebensolchen Fensterflächen. Das einzig verchromte Teil ist der Stern in Lastwagenausführung am Kühlergitter. In der ersten Serie erinnert das Cockpit an ein Nutzfahrzeug. Ja, das G-Modell hat eine ausgesprochene Bauhaus-Architektur, die für die Zeitlosigkeit der Modellreihe sorgt. Und die Erklärung von Mercedes-Benz widerspiegelt die Nüchternheit eines Walter Gropius: Diese Karosserieelemente kann, wenn nötig, jeder Dorfschmied im Busch nachfertigen. Am Ende der Montagehalle mussten die Autobauer beachten, wohin das Auto ausgeliefert werden sollte: Österreich, Schweiz, Liechtenstein, das damalige Jugoslawien und der Ostblock bekamen einen Puch. Der Rest der Welt einen Mercedes-Benz. Das war aber nicht der Grund, warum ich mein G-Modell als Mercedes in Deutschland gekauft habe. Der Schweizer Vertreter, damals Agence Americaine, hat bereits das Grundmodell so angeboten, wie es mir ganz und gar nicht zusagen konnte: Plüsch-Teppiche in einem Geländefahrzeug – also bitte, und Servolenkung, damit man nicht jedes Steinchen unter den Rädern spürt, kamen für mich als Purist gar nicht in Frage. Ich kam mit dem Pinzgauer sehr gut zurecht, also brauchte ich kein



verwechlichtes G-Modell! In Deutschland bekam man das Auto so «blutt» wie ich es wollte, und ich konnte auch die passenden Gummitteppiche zum Ausspritzen ordern. Auf der gut A4-Seite grossen Bestellliste standen grundlegende Dinge wie hintere Sitzbank, aber auch überaus nützliche Sachen wie die verstärkte Lichtmaschine/Batterie-Kombination der Diesel-Modelle auch für die Benziner. Da habe ich im Hinblick auf die kalten Winternächte in den Bergen keine Sekunde gezögert. Doch allen Unkenrufen zum Trotz, das Lenkrad musste ich nicht extra bestellen...

Damals aber durfte keine deutsche Mercedes-Benz-Vertretung in der Schweiz Neuwagen verkaufen. Doch der Verkäufer wusste Rat: Er bestellte für die Firma einen Vorführwagen genau nach meinen Vorstellungen, welcher dann drei Monate im Schaufenster stand, danach konnte mir die Firma das Auto als Gebrauchtfahrzeug verkaufen. Mit null Kilometern. Doch in diesen drei Monaten

Mein Mercedes-Benz G 230 mit sogenanntem Cabrioletaufbau: Nackt, wie Puch ihn geschaffen hat. Ohne Servolenkung und mit dem herben Charme eines echten Nutzfahrzeuges, das er ja auch ist. So wollte ich ihn haben, und so war er nur in Deutschland erhältlich.



Alles manuell: 4-Gang-Handschaftgetriebe, mechanisch zuschaltbarer Antrieb der Vorderachse, Reduktionsgetriebe und Differenzialsperren. So ausgerüstet, gibt es für das G-Modell nur sehr wenig Hindernisse, die nicht zu meistern sind.

schleppte ich alle meine Freunde und Freundinnen nach Lörrach um ihnen mein künftiges Fahrzeug im Schaufenster zu zeigen. Dann kam die Auslieferung, und diese fiel noch voll in meine Sturm-und-Drang Zeit.

Schon die ganzseitigen Inserate mit dem Pinzgauer in der oberen Hälfte und mit dem Spruch «Zuerst der Dienst» und in der unteren Hälfte das G-Modell mit der Ergänzung «Dann das Vergnügen» haben mich fasziniert. Allerdings ohne meinen Entschluss zu beeinflussen, der war nämlich längst gefasst – es musste ein G-Modell sein. Die Frage stellte sich einzig nach der Motorisierung und war in der Tat eine Knacknuss. Passend fürs Gelände wären Dieselmotoren gewesen, doch der alte Vierzylinder schien mir zu lahm und der ersehnte Fünfzylinder-Turbodiesel wie auch der wunderschöne dohc-280-Benziner unverhältnismässig teuer. So blieb ich beim bewährten 230er-ohc. Dieser wurde mit einem SU-Vergaser bestückt unter dem Motto, so einer liegt in jeder afrikanischen Werkstatt herum. Zudem wurde die Maschine mit einer angepassten

Nockenwelle zu Gunsten des Drehmomentes von 130 auf 101 PS gedrosselt. Die Spitzengeschwindigkeit war selbst in der Schweiz eher vom Innengeräusch begrenzt... Der Verbrauch lag bei 14 Liter, ein Wert, der sehr relativ ist und sich nur auf normale Strassen bezieht. Diese Erkenntnis gewann ich bald auf meiner Reise nach Ungarn, die auch dazu diente, das Auto auf langer Strecke einzufahren. Meine erste Station war bei meinen Verwandten in Sárvár, das keine 300 km vor Budapest liegt. Dort habe ich natürlich vollgetankt – die erste Serie besass einen Tank von nur 65 Litern – aber das müsste bis Budapest locker reichen. Doch der plötzlich einbrechende Winter schlug mit kräftigem Schneefall und Wind zu. Trotzdem, am frühen Nachmittag fuhr ich los. Die erste Hälfte des Weges geht über Landstrassen, wo ich dann bereits etliche Autos aus dem Strassengraben oder aus den Schneeverwehungen ziehen konnte. Ein herrliches Gefühl, so souverän vorwärts zu kommen und dabei sogar noch helfen zu können! Die zweite Etappe ging über die Autobahn. Zu meinem Glück war vorerst nur eine Spur geräumt, auf dieser standen die Autos bereits kreuz und quer, so konnte ich auf der ungereinigten Spur im mittlerweile gut 20 cm hohen Schnee ungehindert nach Budapest pflügen. Super! Bis ich ausgerechnet auf dem grössten Platz der Stadt, mitten im Oktogon liegen blieb – mit leerem Tank.

Anfänglich, im ersten Winter, froren wir bei jeder Fahrt. Das kann ja nicht sein, dachte ich, denn ich wusste, das Auto wurde vom Nordpol bis zum Äquator jahrelang durchgetestet. Das Rätsel löste sich bei der ersten Fahrt in den Skiurlaub. Die damals noch langen Latten schauten durch das hintere, offene Fenster ins Freie, und siehe da, die Heizung konnten wir kaum genug reduzieren. Aha, die Jungs bei Mercedes hatten beim Cabriolet, besser gesagt beim Blachenmodell, die Zwangsentlüftung schlicht vergessen – und die Blache war luftdicht! Ich habe dies dann mit zweimal drei Löchern hinten in der Blache korrigiert, versehen mit je einer neckischen Regenkappe.

Das Auto wurde dann gelegentlich in Kiesgruben versenkt und auf verlassen Bergstrassen in den Schlamm gesetzt. Da ist man dann froh um einen Freund mit einem «Vierli-Vier»-Saurer... Geländefahrten sind ja aufregend und lustig, wenn nur hinterher die tagelange Putzerei nicht wäre. Unvorstellbar, was ein kleines Steinchen zwischen Bremsscheibe und Schutzblech für Geräusche hervorrufen kann!

Reizvoll war auch das Gelände des schlussendlich nicht gebauten AKW in Rheinfelden. Die mächtigen aufgeschütteten Hügel hatten die Enduro-Fahrer schon längst in Beschlag genommen. Ich sagte mir, was die können, kann ich auch. In der Folge sagte Trudy, was der András kann, muss ich auch können. So sassen wir eines Tages vor dem grössten Hügel mit Trudy am Steuer. Also erster Gang, Vierradantrieb, Reduktionsgetriebe, sowie alle Differentialsperren aktiviert und aufwärts geht's. Das erste Mal bis zur Hälfte. Und was nun? Zuerst einmal ruhig bleiben, dann Rückwärtsgang einlegen, Motor wieder starten und anschliessend Bremse und Kupplung gleichzeitig loslassen und dann möglichst gerade runterkrabbeln lassen. Einfacher gesagt, als getan. Doch beim zweiten Mal ging alles viel flotter. Und dann...dann der Durchbruch, wir stehen oben auf der Plattform! Super, aber die nächste, weit grössere Herausforderung steht noch bevor. Da oben, da fährst Du ins Nichts hinaus, einen Meter und nur Horizont, dann noch einen weiteren Meter nur Himmel um dich herum, bis endlich das Fahrzeug nach unten kippt und anfängt hinunter zu krabbeln. Im ersten Gang und Reduktionsgetriebe beträgt die Höchstgeschwindigkeit auf einigermaßen griffigem Grund 6 km/h. Unten angekommen mit zitternden Hände und einem Puls von 120. Doch Trudy meint, das müsse sie nochmals probieren. Klar doch, machen wir, und beim anschliessenden Apéro lachen wir nur noch über Steigungen von 80%. Zwar bereits mit normalem Puls, doch die «Rocks» im Campari klirren noch etwas.

Tja, das G-Modell hat uns viel Aufregendes beschert. Unsere erste grosse Ferienfahrt ging nach Südfrankreich, wo wir in einem Stapel 100'000er-Karten den Weg über das Montblanc-Massiv suchten und Nizza über Stock und Stein tatsächlich in fünf Tagen erreichten!

Zuerst galt es die beiden Bazillen – Cabriolet und Geländefahrzeug – unter einen Hut zu bringen. Das frühe Blachen-Modell war halt nun mal wirklich ungeeignet, um über weite Strecken offen zu fahren, denn wohin mit dem grossen Gestänge? Und die Blache aufziehen kostet auch für Geübte im Minimum eine halbe Stunde. So ersannen wir eine Eigenkonstruktion ohne Gestänge mit einer kleinen Blache über der Kabine – zu zweit montierbar innerhalb einer Minute, ergänzt mit einem Brett über dem so entstandenen «Pick Up» – vorne mit Scharnieren befestigt und hinten abschliessbar



mit zwei Hängeschlösschen, sozusagen als Kofferraumdeckel.

Das Auto erwies sich auch als treues Arbeitstier. Als Fahrzeug passionierter Skifahrer mit Ferienwohnung im Diemtigtal im Berner Oberland musste das Krabbeltier im Winter an jedem Wochenende das mitten auf der Piste liegende Ferienresort erklimmen. Natürlich ohne jegliche Probleme, diese musste man schon zusätzlich suchen; fündig wurden wir auf dem riesigen Parkplatz der Seilbahn. Nach dem Abendessen bereits verlassen und vereist, bot er den geeigneten Tummelplatz. Da der Vierradantrieb bei den anfänglich noch ehrlichen G-Modellen zuschaltbar war, konnten wir den Unterschied zwischen Zwei- und Vierrad-Antrieb austesten und unseren staunenden Passagieren vorführen. Der ist auf der Eisbahn wie zwischen Schmierseife und Schiene. Doch aufgepasst! Das Umdenken zwischen Hinauffahren und Hinunter-

Fünf Tage bis Nizza: Mit dem G mussten keine Umwege gefahren werden. Auf den kleinsten Pfaden, die auf den 100'000er-Karten verzeichnet waren, bewältigten wir mit unserem braven 230 G das Montblanc-Massiv.

S. 28 UNTEN – Der Käufer als Ingenieur: Erst nachträglich angebrachte Entlüftungsöffnungen mit Regenkappe in der Blache sorgten für einen korrekten Luftdurchsatz und eine wirklich funktionierende Heizung.





Unser G-Modell war nicht ein Nutzfahrzeug zur Zier. Über Jahre schleppte er im Frühjahr sämtliches Holz aus dem Wald, das wir im Winter in unserem Haus verbrannten. Zu diesem Zweck entfernten wir die Blache, so dass wir zusätzlich zum Anhänger auch das Auto selbst ordentlich beladen konnten.

fahren am Berg ist absolut notwendig. Während man aufwärts mit Vierradantrieb von jeglichem rutschigen Gelände so quasi gar nichts merkt und überall souverän durchkommt, gilt es beim Hinunterfahren die physikalischen Gesetze genauso zu beachten, wie mit Zweiradantrieb. Einzige Erleichterung hierbei ist die Motorbremse, welche über alle vier Räder wirkt, erschwerend ist jedoch das erhöhte Gewicht. Also bitte nicht es dem Toyota-Fahrer gleichmachen, der uns am Ofenpass bergunter in einer weiten, übersichtlichen Kurve ungeduldig überholen wollte, um dann kreiselnd im seitlichen Schneewall zu landen.

Dann weiter im Kapitel «Arbeitstier»: In Zeiningen hatten wir eine voll auf Holzfeuerung ausgelegte Zentralheizung gehabt. Es hiess also jeden Frühling 10 bis 12 Ster Holz aus dem Wald heim zu schleppen. Natürlich mit dem zuvor entblätterten G-Modell! Informatiker wie wir sind ja Bürogummis mit leichten Fingerübungen während der Arbeit. Welch' eine Freude, im Frühling endlich ein Lenkrad in die Finger zu nehmen, das auch die Oberarme beansprucht! Dazu die Militärstiefel anziehen und ab in den Wald. Mit der Legitimation, bereitgestelltes Holz abzuholen, muss man ja im Wald auch nicht den kürzesten Weg nehmen...

Fotos: DAm, HPW, Trudy & András Széplaky

Ihr habt bis hierher beim Lesen viel Ausdauer gezeigt und deshalb auch erfahren, wie unendlich viel Freude so ein Bock von einem G-Modell bereiten kann. Doch die Sturm-und-Drang-Zeit geht bei allen vorüber und unser G ist nun auch in Pension. Wir wohnen jetzt ohne alleinige Holzheizung und haben das Skifahren im Südtirol entdeckt, wohin wir pro Winter mehrmals hinfahren. Dazu erwies sich der G dann doch als zu langsam, zu laut und zu durstig. Die Vernunftslösung hiess Škoda Octavia Combi 4X4 2.0 Liter Turbodiesel.

So bekam der 230 G vor seiner Pensionierung eine umfassende Restaurierung, nota bene die bislang teuerste. Er hat ja auch zig-Meter Hydraulik-, Entlüftungs-, Kraftsoff- und Bremsleitungen, die allesamt ersetzt werden mussten. Die Karosserie war auch nicht gerade rostbeständig, und das Chassis – nun ja, dem robusten Leiterrohrrahmen können nicht mal die alpinen, im Winter durch die Rheinsalinen gespiesenen Strassen etwas anhaben. Aber die Anbauteile, wie Feder- und Stossdämpfer-Aufnahmen, waren allesamt ver- oder zumindest angerostet. Doch die Mercedesleute wissen es, man kann die Anbauteile alle für relativ wenig Geld als Teile kaufen. Das Problem ist nur, für eine saubere Lösung muss man die «Büchse» vom Chassis nehmen und das kostet Zeit (und Geld). Einzig die Mechanik, also der Motor, die verschiedenen Getriebe und die Achsen mussten bisher nicht revidiert werden.

So steht nun unser G-Modell rot glänzend in der Garage und freut sich über leckere Sachen, wie beispielsweise den Herbstschnitt unserer Sträucher. Die zerkleinerten Äste kann man dann fürstlich an die Kompostierstelle führen. Die alte Diva kann sich wirklich freuen. Mittlerweile ist sie eine echte Hinguckerin, bewundert von Jung und Alt, vor allem im offenen Zustand. Untermotorisiert mit dem Uralt-2,3 I-Vergasermodell? Nix die Laus: Wenn Herrchen weiss, wie mit dem Schwung umzugehen ist, bereitet das Mitschwimmen im Alltagsverkehr überhaupt kein Problem. Und dass die Käuferschaft mit der Zeit aus diesem herrlich ehrlichen Fahrzeug einen AMG-Schuhschachtel-Dragester gemacht hat, ist nicht unser Problem.

Was heisst da Problem – mir scheint in unserem Club grassiert bereits der Ur-G-Bazillus, bald gründen wir eine G-Sektion und dann können wir selbst im Oktober auf den Susten!

Mit den herzlichsten G-rüssen
András

G-naue Fakten

Hans Peter Würsten

Die Produktionspalette der G – Modelle ein Jahr nach der Markteinführung 1979: Die neuen Geländewagen waren als exklusives Fortbewegungsmittel mit Freizeitcharakter, für den harten Alltagsbetrieb in Industrie- und Kommunalbetrieben sowie für den Militäreinsatz konzipiert. Als Aufbauten standen ein Cabriolet mit kurzem Radstand und zwei Stationswagen mit kurzem und langem Radstand (zwei oder vier Türen) zur Auswahl. Kastenwagen mit kurzem oder langem Radstand folgten ein Jahr später.



Die Vorgeschichte ist so süffig, sie könnte nicht besser sein, wenn man sie hätte erfinden müssen: In Untertürkheim war man nicht wirklich begeistert, als zu Beginn der 1970er Jahre Mohammad Reza Pahlavi, seines Zeichens Schah von Persien, den Bau eines Geländewagens mit dem Stern – des besten Geländewagens – forderte. Fordern konnte jedermann, doch die Stimme des Schahs von Persien liess sich nicht ignorieren, war er doch im Besitz von rund 18% der Daimler-Benz-Aktien. Pahlavi versuchte nachdrücklich und mit einigem Erfolg aus Persien eine moderne Industriegesellschaft zu formen; er wollte einen Mercedes-Benz Geländewagen im Fuhrpark seines Staates haben, für die Grenzpatrouillen und als Jagdwagen.

Die Daimler-Benz AG hatte zu Beginn der 70er Jahre eben erst die Kapazitätsengpässe in ihrem Stammwerk im Neckartal beheben können. Sie stand nun vor dem Problem, auch Sindelfingen ausweiten zu müssen oder anderswo – beispielsweise in Bremen – neue Produktionsanlagen zu installieren und Personal zu rekrutieren. Nur so konnte sie die ständig steigende Nachfrage einigermaßen befriedigen und musste die Konkurrenz nicht davonziehen las-

sen. Im gleichen Zeitraum verursachte die Ausrichtung der zukünftigen Modellpolitik grosse Diskussionen und erhebliche Unsicherheiten; die Einführung einer zusätzlichen, kleineren PKW-Reihe war seit Jahren ein (ungelöstes) Dauerthema. Ein weiteres «Neubauprojekt» kam da durchaus ungelegen.

Es erstaunt deshalb nicht, dass für die Entwicklung und den Bau des Geländewagens – die sich nicht abwenden liessen – eine Lösung ausserhalb der eigentlichen Konzernstrukturen gesucht und auch gefunden wurde. Man sicherte sich die Zusammenarbeit mit der österreichischen Steyr-Daimler-Puch AG, einem ausgewiesenen Allradspezialisten (wie schon András betont). Die Firma hatte soeben – 1971 – den Pinzgauer herausgebracht, dem als Nachfolger des erfolgreichen Haflinger eine glänzende Karriere als leichtes Armeefahrzeug für schwierigstes Gelände bevorstehen sollte. Steyr-Daimler-Puch galt als bedeutender österreichischer Mischkonzern. Steyr, 1830 gegründet, war ursprünglich eine Waffenschmiede (deshalb die Zielscheibe als Firmenemblem), später fertigte man Fahrräder und ab 1918 auch Automobile. 1934 fusionierte Steyr mit der Austro-Daimler-Puchwerke

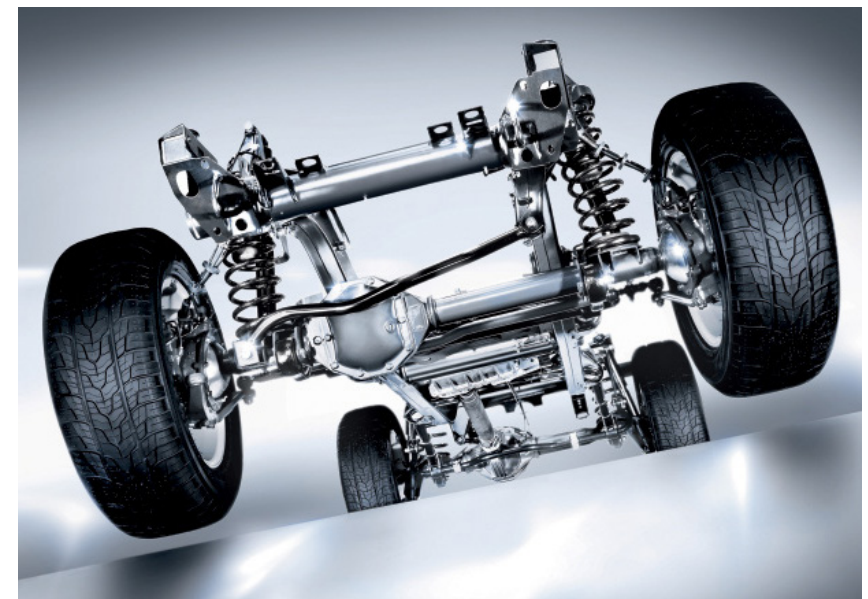
AG. Austro-Daimler war ursprünglich das österreichische Zweigwerk der Daimler Motorengesellschaft (DMG) in Cannstatt, verselbständigte sich jedoch und schloss sich mit den Puch-Werken in Graz zusammen, die ebenfalls ein breites Fahrzeugprogramm vom Velo bis zum Automobil anbot. Die ab 1934 produzierten Steyr-Personenwagen waren moderne Konstruktionen mit stromlinienbetonten Karosserien, die sich gut verkauften. Bestens in Erinnerung ist der Name Steyr für Lastwagen, die in den 70er und 80er Jahren auch in der Schweiz grossen Absatz fanden. Unter dem Markennamen Puch war der Konzern nach dem Zweiten Weltkrieg auch in der PKW-Sparte tätig, wobei hauptsächlich der Puch 500 in Erinnerung geblieben ist, ein Fiat 500 mit eigener Motorisierung. Während der 1950er Jahre waren in der Schweiz die Puch-Motorräder und -Roller beliebt; der Markenname wurden von den Möchtegern-Halbstarke jener Tage gerne als «Pötsch» ausgesprochen, wodurch sie sich der Illusion hergaben, ein englisches oder amerikanisches Fabrikat unter dem Hintern zu haben.

Soviel zur Vergangenheit des Partners, mit dem die Daimler-Benz AG 1972 einen Kooperationsvertrag zur Entwicklung und zum Bau eines Geländewagens abschloss. Konzeptionell ging man andere Wege als beim Pinzgauer aus gleichem Haus, der mit seinem luftgekühlten Motor, dem Zentralrahmen und den Pendelachsen deutlich die Handschrift von Erich Ledwinka (Sohn des legendären, bei Tatra prägend gewesenen Hans Ledwinka) trägt. Ganz offensichtlich orientierte man sich stärker an konventionelleren Vorbildern ohne Frontlenkerkabine, also am amerikanischen Jeep, an den japanischen Nissan Patrol und Toyota Land Cruiser, vor allem aber am schon damals gleichermassen erfolgreichen wie legendären Land Rover aus Grossbritannien. Ziel war ein voll alltagstaugliches Fahrzeug, das sich auf normalen Strassen wie im schweren Gelände gleichermassen bewähren sollte und hier wie dort hohen Anforderungen gerecht werden musste. Man wählte dazu das klassische Konzept mit Frontmotor und Heckantrieb, wobei die Vorderräder zugeschaltet werden konnten. Am stark gekröpften Leiterahmen aus geschlossenen Stahlprofilen wurden die beiden starren Achsen über kräftig dimensionierten Längslenkern, Panhardstab und Schraubenfedern aufgehängt. Ein zuschaltbares Reduktionsgetriebe (Vorgelege) und Differenzialsperren für beide Achsen belegten den hohen konstruktiven Aufwand, um auch im Gelände zu den Besten zu ge-



hören. Ähnlich dem Land Rover und durchaus dem Zeitgeschmack und dem Verwendungszweck entsprechend wurde ein einfacher, in der Form stark kubischer Aufbau mit planer Verglasung gewählt. Diesen liess man allerdings aus Stahlblech pressen und nicht wie für den Land Rover aus Leichtmetall fertigen. Das althergebrachte Konzept mit eigenem Rahmen und aufgesetzten Karosserien hatte den grossen Vorteil, dass sich mit bescheidenem konstruktivem Aufwand die unterschiedlichsten Aufbauten – vom geschlossenen Kasten- und Kombiwagen über Ausführungen mit Blachenverdeck bis hin zu kleinlastwagenähnlichen Pritschenaufbauten – realisieren liessen.

Welche der beiden Firmen mit welchen Personen in welchen Bereichen der Entwicklung federführend war, entzieht sich meinen Kenntnissen. Es ist zu vermuten, dass die Kompetenz von Steyr-Daimler-Puch im Allradbereich massgeblich eingeflossen ist. Alle angebotenen Benzin- und Dieselmotoren stammten hingegen aus dem Regal der Daimler-Benz AG. 1975 wurde die Serienproduktion der Geländebaureihe beschlossen und bei Puch in Graz ein dafür geeignetes Werk errichtet.



Das eigenständige Chassis macht es möglich: Auf den Fahrgestellen mit Kabine lassen sich alle möglichen Aufbauten realisieren. Die Variante «Brückenwagen mit Plane» nimmt da schon Züge eines Kleinlastwagens an.

Bei einem Geländewagen haben die althergebrachten Starrachsen durchaus ihre Vorteile, namentlich wenn sie – wie bei der G-Reihe – mittels Schraubenfedern abgestützt und sauber geführt sind. Die Robustheit ist der eine Pluspunkt, die konstante Spur der andere. Daimler-Benz hat mit diesem Konzept bereits bei den UNIMOG-Modellen positive Erfahrungen gemacht, dort allerdings mit Starrachsen in Portalausführung, um eine nochmals grössere Bodenfreiheit zu erreichen.

Das neue Fahrzeug nannte man G-Modell – «G» für Gelände. Zumindest bei Mercedes-Benz gab es Vorgängerfahrzeuge mit derselben Typenbezeichnung, an die man sich nicht unbedingt gerne erinnerte: Die martialischen dreiachsigen G 4 der 1930er Jahre waren zu einem Symbol für die Besetzung und Unterdrückung benachbarter Staaten und Völker durch die braunen Machthaber geworden. Andere geländegängige Fahrzeugentwicklungen aus Untertürkheim und Mannheim, beispielsweise der G 5 (W 152) fanden bei der Wehrmacht keine Gnade.

Auch jetzt setzte man wieder aufs Militär: Als 1979 die ersten G-Modelle die Werkhallen in Graz-Thondorf verliessen, fand in Persien die islamische Revolution statt. Schah Pahlavi setzte sich ins Ausland ab, wo er ein Jahr später starb. Eine Lieferung an die neuen religiösen und betont antiwestlichen Machthaber in Persien, das nun Iran hiess, war nicht zu denken. Doch auch die Bundeswehr in Westdeutschland verweigerte eine Anschaffung. Zu aufwändig, zu teuer, befand man dort. Es waren die gleichen Argumente, die man bereits in den 30er Jahren unter die Nase gestrichen bekam. Man bevorzugte bei der Bundeswehr den VW Iltis, Nachfolger des DKW Munga, mit diesem konzeptionell verwandt und ebenfalls von der zwischenzeitlich an Wolfsburg übergegangenen Auto Union entwickelt. Immerhin, das österreichische Heer und das Schweizer Militär bestellten eine grössere Anzahl dieser neuen G-Fahrzeuge; sie sollten sich, wie die Zukunft zeigte, bestens bewähren. Diese trugen nicht den Mercedes-Stern, sondern hiessen Puch G. Auch die zivilen Versionen wurden in diesen beiden Ländern als Puch angeboten, die gut ausgebauten Steyr-Puch Nutzfahrzeugstützpunkte sprachen dafür. Zudem lief der Export nach Jugoslawien und in den östlichen Wirtschaftsraum (COMECON) unter der Markenbezeichnung Puch, der wohl eine Art

österreichische Neutralität suggerierte; Mercedes-Benz wäre dort politisch unkorrekt gewesen.

Das G-Modell mit seinen beiden lieferbaren Radständen und all den unterschiedlichen Aufbauversionen fand rasch eine zufriedene Kundschaft. Kommunen und öffentliche Betriebe, die Forstwirtschaft, aber ebenso viele Gewerbetreibende lernten die universelle Einsatzmöglichkeit dieses Fahrzeugs bald sehr schätzen. Für einen stabilen Kundestamm war gesorgt, wenn gleich die anfänglich avisierten 10'000 Exemplare pro Jahr zu keiner Zeit erreicht werden konnten.

Bereits 1981 gab Daimler-Benz seine 50%-Beteiligung an der Gelände-Fahrzeug GmbH (GFG) auf. Seither fertigte Steyr-Daimler-Puch (bzw. heute die Firma Magna-Steyr) das G-Modell für Untertürkheim im Lohnauftrag. 1992 übertrug man auch die Weiterentwicklung der Modellreihe ans Grazer Werk. Angesichts der bescheidenen Bestellungseingänge, auf die das G-Modell trotz seiner guten Resonanz kam, lag die Produktionseinstellung wie ein Damoklesschwert in der Luft. Verhindert hat sie letztlich eine neue Mode im Automobilkonsum, nämlich der Trend hin zum grossen, schweren, allradgetriebenen, geländegängigen Lifestyle-Fahrzeug. Und zwar für Einsatzzwecke, wo die typischen Geländewagenattribute völlig unnötig – um nicht zu sagen: hinderlich – sind. Vorreiter dieses Segments war der Range Rover, der im Verkaufsprospekt schon immer auch mit der hübschen Dame in langer Abendrobe vor der Oper angepriesen wurde. Auf die Strömung zu mehr Komfort, schliesslich zu Luxus pur im ursprünglich kargen und rauen Geländewagen sprang nun auch Daimler-Benz auf. Ab 1989 überarbeitete man das G-Modell in mehreren Schritten. Zahlreiche technische Verbesserungen, wie der permanente Allradantrieb, die leistungsfähigeren und leiseren

Motoren, das ABS, taten der Geländetauglichkeit keinen Abbruch. Nach und nach kamen alle komfortsteigernden Errungenschaften und auch viele der sicherheitsrelevanten Verbesserungen hinzu, welche die Personenwagenreihe von Mercedes-Benz seither charakterisieren. Aus dem zivilen G-Modell wurde allmählich ein Schmuckkästchen, das sich bei Bedarf bis zum «Geht-Nicht-Weiter» mit allen möglichen und unmöglichen Gimmicks ausrüsten liess. Und auf Wunsch mit einem V 8 oder V 12 befeuert wurde, die den braven G in einen «AMG-Schuhschachtel-Dragester» verwandelten, wie András treffen formuliert. Dieser Trend ist ungebrochen. Dass die unvermeidliche Elektronik den braven G auch (geländewagenatypisch) empfindlicher gemacht hat, sei bloss am Rand erwähnt.



Geblichen ist die Fertigung in Graz, wo wie 1972 wenig automatisiert ist und entsprechend viel Hand angelegt werden muss. Geblichen ist ein Fahrzeug mit überzeugendem Konzept und reifer technischer Durchbildung, das mit der Zeit so unmodern wurde, dass es stark in Mode kam, dadurch seit 35 Jahren in Serie produziert wird und als Folge davon (mindestens theoretisch) schon als Neuwagen Oldtimer-Status erlangt. Geblichen ist aber auch ein Fahrzeug, das nach wie vor für jene Verwendung taugt, für den es ursprünglich zur Hauptsache geplant worden war: Den militärischen Einsatz. Vor knapp einem Jahr hat das eidgenössische Militärdepartement beschlossen, 3'500 G-Modelle mit dem 184 PS starken 3-Liter Dieselmotor anzu-

schaffen (Randbemerkung: Welch' ein Gesinnungswandel! Im alten G der Schweizer Armee wühlte sich noch der schmalbrüstige 2,3-Liter Benziner durch den 4-Gang-Wandlerautomaten). Dass das G-Modell zu militärischen Ehren kam, daran hat schliesslich die deutsche Bundeswehr auch noch ihren Anteil geleistet. Zu Beginn der 1990er Jahre gingen Mercedes-Benz und Steyr-Daimler-Puch als Sieger einer internationalen Ausschreibung hervor: Beschafft wurden 12'000 G-Fahrzeuge beider Radstände und mit unterschiedlichen Aufbauten. Auch in zahlreichen Details wurden die spartanisch ausgerüsteten Autos der militärischen Nutzung angepasst, unter anderem mit einer 24 Volt-Bordspannung. Innerhalb der Bundeswehr werden diese G-Typen «Wolf» genannt. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der G bei zahlreichen weiteren Armeen und Polizeitruppen im Einsatz steht. Bei ELBO in Griechenland, ursprünglich eine Steyr-Daimler-Puch-Tochter, werden G-Modelle aus Teilesätzen montiert, die aus Graz angeliefert werden. Eine vollständige Produktionslizenz hat der französische PSA-Konzern erworben. Die dort gefertigten G-Modelle werden in der französischen Armee eingesetzt und heissen Peugeot P4 VLTT. Sie sind mit dem 70 PS starken PSA-Dieselmotor eher knapp motorisiert; offenbar stammen auch die Getriebe und Achsen aus dem PSA-Konzern.

Wie es in Graz mit der G-Fertigung weitergeht, wird die Zukunft weisen. Obwohl die Typenvielfalt eingeschränkt worden ist und die Stilllegung der Produktion schon mehrmals bevorstand, verlassen weitere Fahrzeuge die Werkhalle. Und die Daimler AG hat 2012 den laufenden Fertigungsauftrag mit der Magna-Gruppe bis zum Jahr 2020 verlängert. Man darf also hoffen.



Der Trend weg vom Arbeitstier: Die Motorisierung kennt praktisch keine Grenze: Beim AMG-V 12 Biturbo sind es unglaubliche 612 PS!

Handarbeit in Graz: Seit 1979 werden die Karosserien von Hand zusammengeschweisst. Für einmal erweist sich das Fehlen kostspieliger Automation als Vorteil. Nur so wird es möglich, mit vertretbarem Aufwand Kleinserien herzustellen und auf spezielle Kundenwünsche einzutreten.

Das G-Modell von Peugeot heisst P4 VLTT, wurde in Lizenz für die französische Armee gebaut, trug das Peugeot-Emblem und hatte Peugeot-Dieselmotoren.



Fotos:
© Daimler AG und Internet

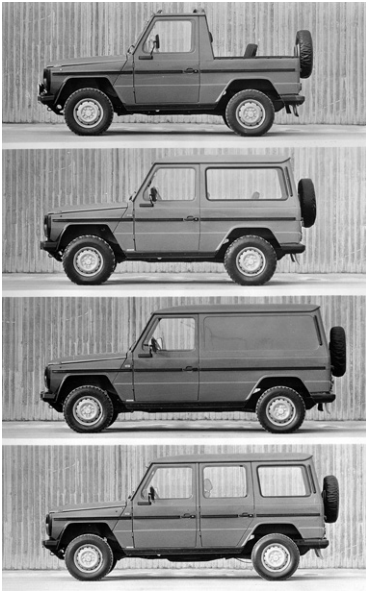


Die G-Modelle hiessen bei uns in der Schweiz für längere Zeit Puch G. Anstelle des Mercedes-Sterns trat das Puch-Emblem. Gründer der Puch-Werke war Johann Puch (1862–1914), slowenisch Janez Puh, der aus Sakušak in der Untersteiermark stammt, das heute in Slowenien liegt.

Der Wandel im Bereich der Innenausstattung – und dazu zählt auch das Armaturenbrett – ist ungleich grösser als die äusseren Veränderungen. Anfänglich stand eine zweckmässige Ausrüstung im Stil damaliger Nutzfahrzeuge im Vordergrund. Im Lauf der folgenden 35 Jahre wandelte sich der Innenraum in Richtung Luxuslimousine.



Die G-Klasse: Hauptdaten und Dimensionen



Verkaufsbezeichnung:	G-Klasse
Produktionszeitraum:	seit 1979
Klasse:	Geländewagen
Karosserieversionen:	Kombi, Kastenwagen, Cabriolet
Motoren:	Ottomotoren: 2,0–6,3 Liter (66–450 kW) Dieselmotoren: 2,4–4,0 Liter (53–184 kW)
Länge:	4212–5317 mm
Breite:	2007–2251 mm
Höhe:	1931–2053 mm
Radstand:	2400–3428 mm
Leergewicht:	2275–2580 kg
Vorgängermodell:	keines
Nachfolgemodell:	keines

Modelle, Motorisierungen und Bauzeiten

W 460 (1979–1992, Katalysator ab 1984 erhältlich)

Modell	Zylinder	Hubraum	Leistung	Bauzeit
230 G	R4	2,3 l	66 kW (90 PS) / 75 kW (102 PS)	1979–1982
200 GE	R4	2,0 l	80 kW (113 PS) (Kat) / 85 kW (116 PS)	nur Export
230 GE	R4	2,3 l	90 kW (122 PS) (Kat) / 92 kW (125 PS)	1982–1992
280 GE	R6	2,8 l	110 kW (150 PS) (Kat) / 115 kW (156 PS)	1980–1990
240 GD	R4-Diesel	2,4 l	53 kW (72 PS)	1979–1987
250 GD	R5-Diesel	2,5 l	62 kW (84 PS)	1987–1992
300 GD	R5-Diesel	3,0 l	65 kW (88 PS)	1979–1990

W 461 (seit 1992)

Modell	Zylinder	Hubraum	Leistung	Bauzeit
230 GE/G 230	R4	2,3 l	93 kW (126 PS)	1992–2001
290 GD/G 290 DIESEL	R5-Diesel	2,9 l	70 kW (95 PS)	1992–1997
290 GD T/G 290 TURBODIESEL	R5-Turbodiesel	2,9 l	88 kW (120 PS)	1998–2001
G 270 CDI Worker	R5-Turbodiesel	2,7 l	115 kW (156 PS)	für Kommunen/Militär 2001–2006
G 280 CDI Worker	V6-Turbodiesel	3,0 l	135 kW (184 PS)	für Kommunen/Militär seit 2007
G 280 CDI Edition 30 PUR	V6-Turbodiesel	3,0 l	135 kW (184 PS)	2009
G 280/300 CDI Professional	V6-Turbodiesel	3,0 l	135 kW (184 PS)	2010–2013

W 462 (Variante ELBO Griechenland)

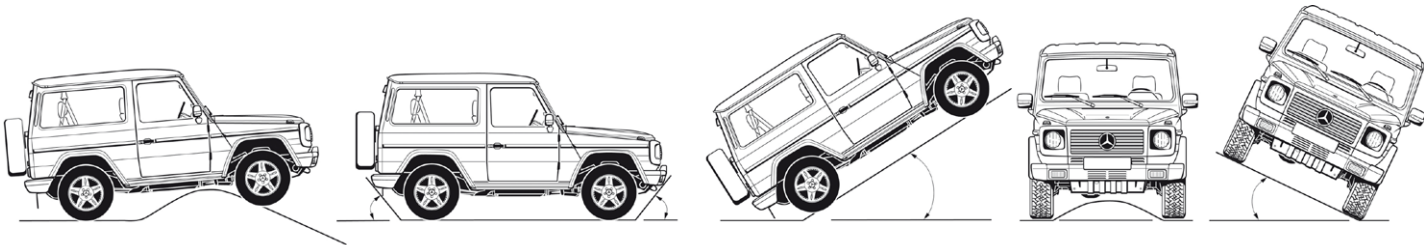
Modell	Zylinder	Hubraum	Leistung	Bauzeit
G 230/24	R4	2,3 l	93 kW (126 PS)	
G 290GD/28	R5-Diesel	2,9 l	70 kW (95 PS)	

W 463 (seit 1990)

Modell	Zylinder	Hubraum	Leistung	Bauzeit/Infos
Benzin				
200 GE	R4	2,0 l	80 kW (113 PS) (Kat) / 85 kW (116 PS)	nur Export
230 GE/G 230	R4	2,3 l	93 kW (126 PS)	1990–1995
300 GE/G 300	R6	3,0 l	125 kW (170 PS)	1990–1994
500 GE	V8	5,0 l	176 kW (240 PS)	1993 (limitierte Auflage)
500 GE 6.0 AMG	V8	6,0 l	243 kW (331 PS)	1993 (Umbauten auf 500 GE-Basis)
G 320	R6	3,2 l	154 kW (210 PS)	1994–1998
G 36 AMG	R6	3,6 l	200 kW (272 PS)	1994–1998 (Umbauten auf G 320-Basis)
G 320	V6	3,2 l	158 kW (215 PS)	1998–2005
G 500	V8	5,0 l	218 kW (296 PS)	1999–2007
G 500	V8	5,5 l	285 kW (388 PS)	seit 2007
G 55 AMG	V8	5,4 l	260 kW (354 PS)	1999–2004
G 55 AMG	V8-Kompressor	5,4 l	350 kW (476 PS)	2004–2006
G 55 AMG	V8-Kompressor	5,4 l	368 kW (500 PS)	2006–2008
G 55 AMG	V8-Kompressor	5,4 l	373 kW (507 PS)	2008–2012
G 63 AMG	V12	6,3 l	326 kW (444 PS)	2002–2003 (Kleinserie)
G 63 AMG	V8	5,5 l	400 kW (544 PS)	seit 2012
G 63 AMG 6×6	V8	5,5 l	400 kW (544 PS)	Dreiachsiger Prototyp für Kleinserie
G 65 AMG	V12	6,0 l	450 kW (612 PS)	seit 2012
Diesel				
250 GD	R5	2,5 l	69 kW (94 PS)	1990–1992
300 GD/G 300 DIESEL	R6	3,0 l	83 kW (113 PS)	1990–1994
350 GD T/G 350 TURBODIESEL	R6	3,5 l	100 kW (136 PS) [Mit Brabus-Intercooler 165 PS]	1992–1997
G 300 TURBODIESEL	R6	3,0 l	130 kW (177 PS)	1997–2001
G 270 CDI	R5	2,7 l	115 kW (156 PS)	2002–2006
G 320 CDI / G 350 CDI seit 9/2009	V6	3,0 l	165 kW (224 PS)	2006–2010
G 350 BlueTEC	V6	3,0 l	155 kW (211 PS)	seit 2010
G 400 CDI	V8	4,0 l	184 kW (250 PS)	2001–2005

Tabellen aus:
http://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_G-Klasse

Abbildungen (S. 38–39): © Daimler AG



Kleines MBVC-G-Treffen zum Fotoshooting in der Kiesgrube





Das Redaktionsteam bedankt sich bei Josef Eichholzer, Markus Krieg, András Széplaky und der Kieswerk Petinesca AG in Studen BE herzlich für die Realisierung des Fototermins bei G-Modell rechtem Wetter.

Fotos: DAm und HPW



Foto: zvg Josef Eichholzer

Swiss G Club – Für G-Fahrer des MBVC eine überlegenswerte Ergänzung?

Der Swiss G Club wurde 1994 gegründet und ist Treffpunkt für Besitzer und Freunde der Geländewagen von Mercedes-Benz und Puch. Sein Ziel besteht in der Förderung und Erhaltung der G-Fahrzeuge. Er fördert den Informationsaustausch sowohl unter den G-Besitzern und Fahrern als auch mit dem Hersteller und Importeur. Ausfahrten, Kurse, Reisen im In- und Ausland und Off-Road-Fahrten in dafür vorgesehenen Gelände ergänzen die Aktivitäten.

Ansprechperson und Präsident des G-Clubs ist unser MBVC-Mitglied und Dachverband-Delegierter

Josef Eichholzer
Rothornweg 2
3612 Steffisburg
Tel. +41 (0)33 437 03 06
josef.eichholzer@bluewin.ch

