



Mercedes-Benz G-Klasse Gefeliciteerd!

De Mercedes-Benz G-Klasse is al dertig jaar op de markt en is in al die tijd nooit door Autozine getest. Schande! Maar nu is er alsnog een goede aanleiding om met deze oer-terreinauto van Mercedes op stap te gaan: er is een speciale uitvoering om de dertigste verjaardag te vieren. Maar is het wel zo'n goed idee om anno 2009 een auto te kopen die in feite sterk verouderd is?

Wie dertig wordt, wil wat bereikt hebben in het leven. En daar is de G-Klasse als geen ander in geslaagd. Deze pure terreinauto van Mercedes-Benz heeft overwinningen geboekt in de legendarische Parijs-Dakar rally. Bij het Nederlandse leger en de marechaussee bewijst de G-Klasse zich dagelijks onder de zwaarste omstandigheden. Net zo makkelijk biedt deze alleskunner optimale veiligheid aan de Paus.

Terreinauto

De G-Klasse dankt die successtory aan het pure karakter: dit is geen SUV die er alleen stoer uitziet maar eigenlijk niets kan. De G-Klasse is een terreinauto van het puurste soort en daarvan zijn er nog maar heel weinig over. Wel is de "G" sinds z'n introductie in februari 1979 aangepast en gemoderniseerd, maar de basis bleef grotendeels gelijk.



De G-Klasse is geen auto die zich door middel van elektronica kan gedragen als een terreinauto, dit is een terreinauto. Alhoewel elektronica heel veel hulp kan bieden, is mechaniek in de regel veel sterker en duurzamer. De G-Klasse kan niet meer dan bijvoorbeeld een GLK (de kleinste terreinauto van Mercedes), maar komt in alle situaties wel beduidend verder. De G-Klasse kan steilere hellingen beklimmen, kan diepere modder doorwaden en is dankzij het pure karakter beter te beheersen voor de bestuurder.

De testauto is gefotografeerd in een terrein waar vele andere

terreinauto's en SUV's ook zijn getest. Hellingen die die auto's niet of slechts met moeite wisten te beklimmen, neemt de G-Klasse met een gemak alsof het verkeersdrempels zijn! Dankzij de forse bodemvrijheid (21 cm) zijn er maar weinig obstakels waar de G-Klasse omheen moet, meestal is er overheen geen probleem. Ook door mul zand, waar moderne SUV's alle elektronische hulpmiddelen bijzetten om grip te houden, rijdt de G-Klasse alsof het asfalt is!



Om nog duidelijker te maken hoe capabel de G-Klasse is: in het terrein presteert deze "Geländewagen" zelfs zonder gebruik te maken van de vele off-road voorzieningen beter dan menig moderne SUV mét! Want de G-Klasse beschikt over heel wat hulpmiddelen om zelfs het zwaarste terrein te overwinnen. Dankzij "lage gearing" (speciale, zeer lage versnellingsbakverhoudingen) kunnen extreme hellingen (80%) worden beklimmen of kan veilig worden afgedaald. De wielen zijn op de uiterste hoeken geplaatst, zodat de bumpers de grond niet raken bij klimmen of dalen (inloophoek: 36 graden, uitloop 27).

Voor los zand of diepe modder zijn drie "diff locks" beschikbaar. Normaal gesproken gaat de kracht van de motor naar het wiel dat het lichtste draait. Maar in bijvoorbeeld zand, is dat het wiel dat juist geen grip heeft. Zowel de voor- als de achteras, als de verbinding tussen beide assen kan naar wens worden "gelocked" om dit soort situaties te voorkomen. De wielen zijn dan rechtstreeks met elkaar verbonden, zodat de kracht van de motor naar het wiel met de meeste grip gaat.

Motor

De testauto is voorzien van een drie liter, zescilinder dieselmotor die wederom helemaal is bedoeld voor terreinrijden. Mercedes zal het niet bewust hebben gedaan; maar mede door de kenmerkende cadans van de motor klinkt de G-Klasse meer als een vrachtwagen dan als een personenauto!



Al bij lage toeren is veel kracht beschikbaar (540 Nm trekkraft bij 1.600 toeren per minuut) en dit is zeer exact te doseren. De standaard gemonteerde automaat voelt de bestuurder goed aan en is ook sequentieel te schakelen.



On-road

De keerzijde van dit alles is dat de G-Klasse buiten het terrein heel wat minder weet te behagen. De auto voelt groot, grof en zwaar. De prestaties van de "320 CDI"-motor zijn ruim voldoende om met het overige verkeer mee te komen, maar daar blijft het bij. Een vlotte tussensprint of bliksemsnelle

inhaalactie is er voor deze dieselende kolos niet bij. De remweg is onwennig lang en zelfs in de flauwste bocht helt de koets behoorlijk over.

Maar Mercedes heeft hier een slimme oplossing voor gevonden. In plaats dat de off-road capaciteiten werden beperkt, is het karakter van de auto zo aangepast dat de "G" als vanzelf een kalme rijstijl afdwingt. De besturing is zo licht en indirect, dat de auto absoluut niet uitdaagt tot vlot bochtenwerk. Het rempedaal moet zo diep worden ingedrukt, dat menig chauffeur als vanzelf eerder begint met remmen.

Dit is in de praktijk absoluut niet storend. Sterker nog: dit karakter maakt een rit met de G-Klasse nog specialer en is absoluut niet beperkend of kleinerend.



Afmetingen

De ongekend hoge zitpositie zorgt ervoor dat de G-Klasse de inzittenden een onoverwinnelijk gevoel geeft. Alhoewel de auto niet extreem groot is voor z'n soort, is de "G" wel hoger dan vrijwel iedere SUV. Vanuit de G-Klasse gezien is een Mercedes ML niet meer dan een aandoenlijk speeltje om meewarig op neer te kijken!

Gedurende de eerste uren is het een hele kunst om deze mastodont binnen de onwaarschijnlijk krappe lijntjes van de weg te houden; de grote knipperlichten bovenop de wielkasten zijn dan een handig hulpmiddel om de omvang van de auto in te schatten. Na een dagje sturen rijdt de G-Klasse echter even gemakkelijk als iedere andere grote auto en is de "G" dankzij de hoekige vormen zelfs makkelijker te overzien.

Uitrusting

Bij de forse buitenmaten hoort gelukkig ook heel veel binnenruimte: wanneer wordt gekozen voor de optionele "langsitzbanken" achterin, biedt de G-Klasse ruimte aan negen (!) personen. Ondanks de matige stroomlijn (om het voorzichtig uit te drukken) is de G-Klasse opmerkelijk stil. Ook de zijwindgevoeligheid is gering voor een auto van deze omvang.

Onder het hoekige exterieur is een interieur te vinden dat een bijzondere mix van robuustheid en raffinement biedt. De vormen zijn groots en hoekig, maar de gebruikte materialen juist verfijnd en luxueus. Knoppen zitten soms op de vreemdste plekken, maar de G-Klasse is van binnen bepaald geen spartaans werkpaard.



Ter gelegenheid van de 30e verjaardag is de Mercedes G-Klasse bovendien voorzien van alle luxe, elektronica en veiligheidsvoorzieningen die het merk in huis heeft. Deze oudgediende is daarom weer helemaal bij de tijd en kan nog jaren mee!

Conclusie

Heeft u ook van die kennissen die u eigenlijk alleen bezoekt wanneer ze jarig zijn? De Mercedes-Benz G-Klasse is voor de Autozine-redactie zo'n oude bekende die jaren lang schaamteloos is vergeten. Maar de 30e verjaardag was een goede aanleiding om de banden met de G-Klasse alsnog aan te halen.

En die hernieuwde kennismaking voelde als een feestje, want de G-Klasse is een unieke auto. Rijden met de G-Klasse mag zonder overdrijven een belevenis worden genoemd. De G-Klasse is geen SUV die van alles een beetje kan. Dit is één

van de weinig overgebleven echte terreinauto's die dankzij het pure karakter meer in het terrein kan dan menig een nodig heeft (of durft!). Wat de G-Klasse uniek maakt, is dat deze mannetjesputter desondanks even gecultiveerd is als iedere andere Mercedes-Benz. Terecht boekt die auto al dertig jaar succes. Gefeliciteerd! ■



Techniek

Mercedes-Benz G-Klasse G350 CDI BlueTEC lang

Maten en gewichten

Lengte	466 cm
Breedte	176 cm
Hoogte	193 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	2345 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3500 kg
Tankinhoud	96 l
Bagageruimte	n.b.



Motor en prestaties

Motorinhoud	2987 cc
Cilinders / kleppen	6/
Vermogen	211 pk @ 3400 tpm
Koppel	540 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,1 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	11,2 l / 100 km
Verbruik stad	13,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	9,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	295 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 143.516,-
Prijs instapmodel	€ 137.316,-

Deze auto leasen?
Dat kan vanaf:
€ 391 per maand

JUSTLEASE.NL

Uw advertentie hier?
Neem contact op met:
sales@autozine.nl

?????