



Mercedes-Benz G-Klasse

Alles of niets

Autotest | Mercedes-Benz heeft als motto "het beste of niets". Bij één model ligt dat echter anders. De G-Klasse is een auto van extremen. De G-Klasse is niet alleen een functionele terreinwagen, maar ook zo snel als een sportwagen. En de G-Klasse is niet alleen heel ruim, maar ook zo luxueus als een limousine. Is het motto voor de G-Klasse daarom "alles of niets"?

De G-Klasse wordt anno 2021 gekocht als ultieme alleskunner, maar is zijn leven heel anders begonnen. De "G" in "G-Klasse" staat voor "Geländewagen" en dat wijst op de inzet als pure terreinwagen. De "G-Wagon", zoals de auto ook wel bekend staat, werd aanvankelijk alleen gebruikt door het leger en de industrie. Dat verklaart ook het uiterlijk: stroomlijn of schoonheid waren nauwelijks van belang. Het ging om functionaliteit en daarom is gekozen voor extreem korte overhang voor en achter om zeer steile hellingen te kunnen bedwingen. Dankzij de grote bodemvrijheid (241 mm) kan de G-Klasse zeer ruig terrein en zelfs diep water aan.

"Het is bijna niet te geloven hoe snel een gigant als deze kan zijn, maar Mercedes-Benz bewijst met de G63 dat met voldoende paardenkrachten ook de meest onwaarschijnlijke zwaargewicht een sprinter kan zijn"



De compromisloze opzet, en het feit dat de auto in vrijwel ongewijzigde vorm sinds 1979 te koop is (dit is pas de derde generatie), hebben de G-Klasse tot een echte cult-auto gemaakt. Inmiddels wordt de "G" ook gekocht om het imago. En dat is waarom behalve de traditionele diesel ook een extreme "AMG"-variant te koop is, zoals hier gereden. Die is nog steeds uiterst capabel in het terrein, maar is luxueus als een S-Klasse en even snel als een sportwagen.

Ruimte en uitrusting

De portieren worden nog altijd geopend met dezelfde mechanische handgrepen als 40 jaar geleden. Daarna vraagt het een kleine klim om plaats te nemen achter het stuurwiel. Dat wordt vervolgens beloond met een ongekend gevoel van macht. De bestuurder van de G-Klasse zit zo hoog, dat de middenklasse en zelfs grote SUV's vanuit de G-Klasse gezien op aandoenlijke speelgoedautootjes lijken. Dankzij de hoekige vorm is het koetswerk zeer goed te overzien. De knipperlichten, die los op de voorste wielkasten staan, zijn in de praktijk handig als oriëntatiepunten (alhoewel uiteraard camera's rondom beschikbaar zijn).



Alles aan de G-Klasse is groot en stevig, maar tegelijkertijd verfijnd. De bestuurder zit rechtop achter een dashboard dat als een muur onder de al even rechte voorruit staat. De gebruikte materialen zijn echter even chic als in de luxe sedans van Mercedes-Benz en dat geldt ook voor de uitrusting.

Op het moment van schrijven is de G-Klasse niet voorzien van de allerlaatste generatie infotainment en veiligheidssystemen van Mercedes-Benz. Zo is wel virtuele assistent beschikbaar, maar wordt deze met een knop geactiveerd in plaats van met de stem. Apple CarPlay / Android Auto worden met de optie "smartphone-integratie" ondersteund. Ook beschikbaar zijn een glashelder klinkend audiosysteem van Burmester, stoelverwarming en -koeling en de nodige semi-zelfrijdende functies.

AMG

Met het oog op gebruik als "life style" auto is de G-Klasse niet alleen leverbaar met een diesel-, maar ook met een benzinemotor. Dit is altijd een 4.0 liter achtcilinder met twee turbo's, die zijn vermogen via een negentraps automaat op alle vier de wielen overbrengt. Standaard levert deze krachtpatser al 422 pk / 610 Nm, maar in de hier gereden AMG-versie ("G63") neemt dat toe tot niet minder dan 585 pk / 850 Nm. Die komt tot leven met een diepe brom die niet aan een roofdier, maar eerder aan een aardverschuiving doet denken.

De G63 laat zich eenvoudig rijden omdat het vermogen pas loskomt bij een hoog toerental. Wanneer wordt meegereden met de verkeersstroom komt de naald van de toerenteller zelden boven de 1.500 tpm en is de G63 een goedmoedige lobbies. Ondanks de matige stroomlijn zijn de geluiden van de rijwind beperkt en is het comfortabel kilometers vreten met de G63.



Maar... trap het gaspedaal iets dieper in en wacht tot het toerental toeneemt. Dan verandert de tevreden grom in een ontzagwekkend diepe en agressieve brul en schiet deze gigant er met ongekende overmacht vandoor. Het is bijna niet te geloven hoe snel een gigant als deze kan zijn, maar Mercedes-Benz bewijst met de G63 dat met voldoende paardenkrachten ook de meest onwaarschijnlijke zwaargewicht een sprinter

kan zijn. Voor wie dat allemaal niet genoeg is, is een sport-modus beschikbaar waarmee de auto niet sneller, maar wel beduidend wilder wordt. Als klap op de vuurpijl kan het motorgeluid met een druk op de knop worden versterkt van intimiderend naar ijzingwekkend.

Met een V8 onder de motorkap en geen enkele vorm van elektrische assistentie mag het duidelijk zijn dat de G63 geen zuinige auto is. Reken op 1 op 8 bij een uiterst kalme, vloeiende rijstijl. Dat loopt op tot 1 op 4 bij stevig doorrijden. Met een CO2-uitstoot van 373 gram per kilometer is de G63 zelfs beduidend vervuilerder dan extreme supercars (die dankzij hun lagere bouw een betere stroomlijn hebben).



Weggedrag

De invloed van AMG, Mercedes-Benz' autosport-tak, beperkt zich niet tot het motorvermogen. Ook de remmen zijn aangepast en daarom is het stopvermogen misschien nog wel indrukwekkender dan het sprintvermogen. Bovendien komt remvermogen altijd van pas en zorgt het ervoor dat de bestuurder de rijstijl minder hoeft aan te passen aan eventuele beperkingen van de auto. Minder, want het weggedrag vraagt wel degelijk aanpassingen van de bestuurder.

Het onderstel is namelijk afgestemd op gebruik in het terrein en op comfort op de openbare weg. De G-Klasse helt daarom zeer sterk over en snel bochtenwerk vraagt daarom om een bestuurder met

een groot hart. Gelukkig kan het onderstel met een druk op de knop een stuk stugger worden gemaakt. Dan is het met het comfort op slechte wegen gedaan, maar neemt het overhellen af en is het gevoel met de auto beduidend beter. Waar elektronica niets aan kan veranderen is de draaicirkel: die is gigantisch.



Na een stoplichtsprint of snelle rit over de autobahn duikt de G-Klasse net zo makkelijk het terrein in. Voor de G-Klasse kiest Mercedes-Benz niet voor elektronische oplossingen, maar voor mechanische techniek die terreinrijden mogelijk maakt. De "G" is voorzien van drie sperdifferentiëlen en lage gearing. De bestuurder kan deze handmatig in- en uitschakelen en heeft dus maximale controle over de techniek.

Net zoals de rest van de auto is ook de off-road techniek tot het extreme doorgevoerd. De lage gearing is zo laag, dat bij half gas voetgangers deze AMG nog voorbij gaan! Bovendien worden in de "G-Modus" ook de besturing en het onderstel aangepast om het makkelijk te maken de ideale balans tussen slip en grip te houden. Tijdens de test op een braakliggend stuk bouwgrond, dat normaal alleen door bouwmachines wordt bereden, gaf de G-Klasse geen krimp.



Conclusie

De Mercedes-Benz G-Klasse is alles behalve bescheiden of zuinig. Dit model, dat ooit is ontstaan als legervoertuig, is dankzij de uitgesproken vorm en compromisloze techniek uitgegroeid tot een icoon. Ook deze derde generatie is ijzersterk in het terrein. Tegelijkertijd is vrijwel alle luxe en verfijning van de luxe sedans van Mercedes-Benz aan boord, alhoewel de ambiance compleet anders is. Indien wordt gekozen voor de AMG-variant is de G-Klasse ook nog eens razendsnel. Voor deze Mercedes-Benz geldt dus niet zozeer "het beste of niets", maar "alles of niets".■



Specificaties

Mercedes-Benz G-Klasse G63

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	467 x 193 x 197 cm
Wielbasis	289 cm
Gewicht	2.560 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	100 l
Bagageruimte	667/1941 l
Bandenmaat	275/50R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	3982 cc
Cilinders / kleppen	8/
Vermogen	585 pk @ 6000 tpm
Koppel	850 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,5 sec.
Topsnelheid	220 km/u
Verbruik gemiddeld	16,4 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	373 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 262.878,-
Prijs instapmodel	€ 188.220,-