



Baureihe 460/461: het werkpaard van de G-Klasse is inmiddels 'fun car'

Kort en goed

In Porschekringen spreekt men vaak over 'outlaws' – oude luchtgekoelde 911's (of iets recentere exemplaren die achteraf de uiterlijke kenmerken van eerdere versies kregen) en 356's die niet naar originele staat gerestaureerd zijn, maar juist van unieke, persoonlijke kenmerken zijn voorzien die veelal refereren aan het rijke autosportverleden van die modellen. Met als doel: maximale beleving. Iets soortgelijks zien we steeds vaker bij oudere vertegenwoordigers van Mercedes' *Geländewagen* en dan vooral de korte, open versies. Het zijn de werkpaarden van toen – veelal in dienst van civiele instituties of het leger – die nu worden gerestaureerd, geupgraded en gepersonaliseerd. Natuurlijk deed Mercedes-Benz in latere jaren zelf ook een duit in het zakje met een palet motoren en uitrusting waarbij de *sky the limit* was.

Tekst: Eric van Spelde Fotografie: Maurice van Kesteren, archief Mercedes-Benz



In februari 1979 betrad Mercedes-Benz met de introductie van de G-modellen letterlijk een nieuw terrein. Natuurlijk waren er voor de Tweede Wereldoorlog ook al terreinvaardige personenauto's met de Ster, maar die waren primair bedoeld voor het leger en civiele overheidsdiensten. De nieuwe generatie Geländewagen, die in samenwerking met Steyr-Daimler-Puch was ontwikkeld, was ontworpen om zowel werkpaard voor bovengenoemde inzetgebieden als exclusief vervoermiddel met vrijetijdskarakter voor particuliere klanten te zijn. Daimler-Benz en Steyr-Daimler-Puch (tegenwoordig Magna Steyr) hadden in 1972 een samenwerkingsverband gesloten om een terreinwagen te ontwikkelen. Dit gebeurde op aandringen van de Iraanse leider

Mohammad Reza Pahlavi, die tot 18% van de Daimler-Benz aandelen in handen had. De nieuwe auto was in Iran voor grenspatrouilles en als jachtwagen bedoeld. Aanvankelijk had men de hoop om ook de Duitse Bundeswehr als klant voor de nieuwe auto te mogen begroeten. De auto's die aan het leger ter beschikking werden gesteld voor evaluaties werden weliswaar met enthousiasme ontvangen, maar uiteindelijk waag het kostenplaatje zwaarder en koos het Duitse leger voor de Volkswagen Iltis. In 1975 werd tot serieproductie in Graz besloten, waar ook een groot deel van het ontwikkelingswerk gebeurde. De eisen die aan de Geländewagen werden gesteld, betroffen in eerste instantie terreinvaardigheid ook onder zware omstandigheden, trekkracht



en een lange levensduur. De basis van het voertuig wordt gevormd door een ladderframe uit gesloten langsliggers en dwarsverbindingen. De assen zijn star, maar aan schroefveren met lange veerwegen opgehangen en goed gelokaliseerd. De aandrijving geschiedt middels het klassieke terreinwagenconcept: normaliter is een G uit de bouwseries 460 of 461 achterwiel-aangedreven, in het terrein wordt de aandrijving van de voorwielen handmatig ingeschakeld en wordt de aandrijfkracht in een starre 50/50 verhouding over de voor- en achteras verdeeld. De grote bodemvrijheid en de inschakelbare differentieelsperren zorgen ervoor dat een G overall komt. Het Duitse leger mocht dan voor wat goedkopers hebben gekozen, maar in de loop der jaren vond de militaire versie van het

G-Modell gretig aftrek bij strijdmachten, brandweerkorpsen, catastrofbestrijding en de Verenigde Naties.

Taakverdeling

Voor de productie van de G-Klasse was in eerste instantie de joint-venture *Geländefahrzeug GmbH* verantwoordelijk die in 1977 werd opgericht en waarin beide partners een aandeel van 50% hadden. Daartoe werd de fabriek van Puch in het Oostenrijkse Graz-Thondorf uitgebreid. Vanaf augustus 1981 gaf Daimler-Benz zijn aandeel in GfG op, en sindsdien werden de Mercedes-Benz G-modellen door Steyr-Daimler-Puch in opdracht gebouwd terwijl Daimler-Benz verantwoordelijk werd voor de verdere ontwikkeling van de





voering meerdere malen aangepast en verbeterd en het assortiment optionele uitrusting uitgebreid. Vanaf 1981 stonden voor de 280 GE en de 300 GD automatische versnellingsbakken uit de lichte bedrijfswagenlijn van Mercedes-Benz ter beschikking. Op motorisch gebied kwam in april 1982 de 230 GE met de viercilinder van de nieuwe generatie (M 102) en brandstofinjectie die de 230 G verving, vanaf het begin met automatische transmissie en vanaf 1986 ook met een geregelde driewegkatalysator leverbaar was. Louter voor de Italiaanse exportmarkt bedoeld was een uitvoering met de tweeliterversie van de M 102 en brandstofinjectie. In oktober 1987 werd de 250 GD met vijf-cilinder dieselmotor (OM 602) ingevoerd, die de 240 GD afloste.

463 en 461

In september 1989 begon een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van het G-Modell met de invoering van een grondig herziene en meer op 'personenauto' leest

geschoeide versie met permanente vierwielaandrijving die intern als Baureihe 463 werd aangeduid. Voor professionele gebruikers bleef de '460' echter in alle opbouwvarianten – inclusief de cabriolet – in het programma. Begin 1992 werden de beide dieselmotoren opgevolgd door het nieuwe type 290 GD met een tot 2,9 liter vergrote versie van de bekende 2,5 liter vijf-cilinder; deze kreeg samen met de 230 GE de nieuwe fabriekscodes 461, die in voorgaande jaren ook al was gebruikt maar dan voor de varianten met 24 Volt elektrische installatie die voornamelijk voor de niet-civiele dienst werden ingezet. De productie van de 230 GE eindigde in juni 1996; tegen die tijd koos het overgrote deel van de professionele gebruikers voor een dieselmotor. In september 1997 werd de 290 GD afgelost door een sterkere variant, de 290 GD Turbodiesel. De productie van de natuurlijk aanzuigende variant eindigde in december van dat jaar, voor de niet-civiele markt werden echter tot oktober 2000 nog enkele exemplaren gebouwd. De nieuwe turbodiesel met

G-modellen. Vanaf die datum staat ook niet meer GfG, maar Mercedes-Benz in de kentekenpapieren als fabrikant. In Oostenrijk, Zwitserland en de Comecon-landen (Oostblok, Cuba, Mongolië, Vietnam) werden de verder volkomen identieke auto's onder de merknaam Puch verkocht. De oorspronkelijke modellijn van de G-serie omvatte vier motorversies en vijf opbouwvarianten, waarbij een korte en een lange wielbasis werd toegepast. Naast de open wagen met korte wielbasis waren er een combiversie, een 'Station-Wagen' en een gesloten 'bestelauto' die zowel op de korte als de langere wielbasis werd geleverd. De motoren kwamen uit de

W 123; als diesel waren er de viercilinder 2,4 liter en een vijfcilinder 3,0 liter en op benzine de 2,3 liter viercilinder en de 2,8 liter zes-in-lijn met brandstofinjectie. Deze laatste leverde door een lagere compressieverhouding en 'tammere' nokkassen dan in de personenwagenversie geen 185, maar 156 pk. Een turbodieselvariant van de 300 GD stond op de planning, maar werd niet meer gerealiseerd omdat de volgende generatie dieselmotoren al op de rol stond. Op speciale bestelling zijn er toch enkele gebouwd. Alle uitvoeringen behoorden tot de bouwserie met de interne code 460. In de loop van de jaren werd vooral de interieuruit-





directe inspuiting was in principe dezelfde als die in de E-Klasse (W 210) lag; alleen de intercooler week voor een vloeistofgekoeld exemplaar om de terreinvaardigheid van de installatie te kunnen garanderen. Ook kon hiermee de voorbumper onveranderd gehand-

haafd blijven. De Turbodiesel was standaard gekoppeld aan een viertraps automaat en om het onderhoud ter vereenvoudigen werden er nu ook achter schijfremmen in plaats van trommels toegepast. De 290 GD was er als stationwagen met korte wielbasis, en



als stationwagen en gesloten 'besteller' met de lange wielbasis; de pick-up met een wielbasis van 2,85 meter werd niet meer geleverd. In april 2001 verdween de civiele versie van de 290 GD Turbodiesel uit het programma; op dat tijdstip hadden al meer dan 1.800 stuks van dit type een liefhebber gevonden, waar tot de uitloop van de productie in december van dat jaar nog eens 300 stuks bijkwamen. Voor de niet-civiele markt werden er ook daarna nog exemplaren van dit model gebouwd.

In 2001 keerde Mercedes-Benz zich op de 'personenautomarkt' volledig af van het klassieke concept met inschakelbare aandrijving op de voorwielen. De serie 463 werd de enig leverbare G-Klasse voor de particuliere markt en kreeg in september van dat jaar het elektronische, permanent vierwielaangedreven systeem 4-ETS in combinatie met ESP en *brake assist*. De bouwserie 461 keerde vanaf 2009 terug als optie voor particuliere kopers; in eerste instantie als gelimiteerde G 280 CDI Edition Pur en daarna als G Professional. Daarmee kreeg deze bouwserie ook het permanente vierwielaandrijvingsysteem. In 2012 vond een omvangrijke facelift plaats, waarbij vooral het interieur flink onderhanden werd genomen. Eind 2013 werden de laatste cabriolets uitgeleverd in de vorm van de Final Edition (bouwserie 463) die alleen als G 500 verkrijgbaar was en altijd een beige kap had.





3x kort en open: oud, jong en hoog

De drie cabrio-G's die Cor Millenaar voor deze Coverstory verzamelde, hebben allemaal iets dat ze min of meer uniek maakt. De oudste is een 230 G uit 1981, een exemplaar van de eerste lichting dus. Hij is *body-off* gerestaureerd, het chassis is gestraald en gespoten en als extraatje kreeg de rode G fraaie, zwarte lederen bekleding met ruitvormige stiksels op de middenbanen. Ook de – originele – wielen zijn in zijdeglans zwart gehouden, wat de auto in combinatie met de rode lak best staat. De 2,3 liter viercilinder benzinemotor heeft een carburateur en is gekoppeld aan een handgeschakelde vierbak. Een belangrijk

pluspunt van deze G is dat het een echte vijfzitter is. De stoelen klappen naar voren en geven toegang tot een achterbank waarop het prima is uit te houden. Het is – zeker in vergelijking met tijdgenoten – een erg makkelijk en comfortabel rijdende auto. Dat laatste is vooral opvallend omdat je van een echte terreinauto met korte wielbasis verwacht dat hij zich als een hobbelpaard gedraagt. Niets van dat alles: zelfs heel geniepige verkeersdrempels van het type 'bergbeklimmen' kun je met een normale snelheid nemen zonder dat de auto knikneigingen vertoont. Het is een 'klassieke' G met een persoonlijke noot die niet alleen maar leuk is voor het strand; ook een kampeerva-

kantie met het gezin in de bergen lijkt ons geen straf. Mag het allemaal nog iets ruiger zijn? Dat kan. De matzilveren (designo magno platinazilver, een originele MB-kleur dus) 290 GD uit 1994 torent een flink eind boven zijn soortgenoten uit en ziet er met zijn enorme tractorbanden uit alsof er niets is dat hem kan stoppen, wat waarschijnlijk niet ver bezijden de waarheid is. Ook zonder die banden en die uitstraling zou het een heel bijzonder geval zijn, want de bouwserie 461 is nooit als cabrio geleverd... De auto is geheel *custom built* en net als de 230 G body-off gerestaureerd op een gestraald en van een epoxycoating en een glanslak voorzien chassis – precies zoals de fabriek het zelf ook deed. Niet direct standaard zijn de *body lift* van zeven centimeter, terwijl het onderstel zelf door middel van speciale veren en Koni dempers nog eens met vier centimeter is verhoogd. Om de grotere buitendiameter van de banden te compenseren is de eindoverbrenging aangepast. De achterkant van deze tweezitter is compleet aangepast en er zitten stoelen in met Karo stoffen bekleding die perfect bij de carrosseriekleur past.





Rotspartijen geen hindernis

Je zou denken dat zo'n auto in de eerste de beste bocht zowat omkiept, maar niets blijkt minder waar. De mensen in de werkplaats hebben uitstekend denken afstelwerk verricht want er is geen sprake van instabiliteit en de auto gaat ook met 'handen los' strak rechtuit. Natuurlijk zou je deze auto kunnen gebruiken om spullen naar je strandtent te brengen of gewoon voor de fun, maar tegen het betere terreinwerk schrikt de auto niet terug. Ook flinke rotspartijen blijken geen, eh, partij voor de korte G met zijn gigantische banden, zoals Millenaar demonstreert. De inzetbaarheid van deze bijzondere G mag dan wat minder universeel zijn dan die van zijn oudere tegenhanger met een achterbank, een 'normale' set up zoals de fabriek het ooit bedoelde en een volledige kap – maar wát een gaaf ding!

Ook de derde en jongste auto in dit rijtje is een heel bijzondere: het gaat om een G 500 Final Edition 200 (type 463); de allerlaatste cabriolet dus. Het is één van 200 gebouwde exemplaren, die allemaal al voor de officiële première van het model op de IAA van dat jaar waren verkocht. Het contrast met de 230 G van de allereerste lichting is groot, heel groot. Heeft die laatste nog een bedrijfswagenachtig dashboard met tellers en schakelaars die zó uit de VDO-catalogus komen – schrijver dezès moest even naar de lichtschakelaar zoeken want die zit niet waar je hem bij een Mercedes verwacht – de 463 is aan de binnenkant een moderne en zeer luxueuze vertegenwoordiger van Das Haus met een instrumentenpaneel dat ook in een E- of S-Klasse van enkele jaren geleden had kunnen zitten en in dit geval een bijzonder exclusief



Stoelen, bank en deurpanelen in 'diamond stitch' zorgen voor een persoonlijke en kwalitatieve uitstraling in de oudste van de drie G's.



De werkplek van de G 500 Final Edition onderscheidt zich nogal van die in de oermodellen.

uitgevoerd interieur in *designo* leder met een bijpassende, beige cabrioletkap. Net als alle cabrio's op 463-basis heeft de Final Edition een driehoekige, derde zijruit direct achter het portier waarvan de brede B- en C-stijlen een stevige rolbeugel verbergen. Onder de motorkap vinden we een 5,5 liter grote V8 die de korte G-klasseversies desgewenst in 5,9 seconden naar 100 km/h sleurt. Dat lijkt in combinatie met de korte wielbasis een recept voor een nogal onstuimige, misschien zelfs tikje enge rijervaring, maar alweer; niets blijkt minder waar. Ook deze G blijkt een stabiele reisgenoot die zich zonder problemen en zonder al te veel snelheid kwijt te moeten raken over rotondes en in haakse bochten laat navigeren. **SL**

