



# G-ne

## Kaum aufzuhalten: Kaufberatung Mercedes-Benz G-Klasse

Im Jahr 1979, rund 25 Jahre vor dem großen SUV-Hype, präsentierte Mercedes-Benz sein neues G-Modell. Unter den Geländewagen gehörte er zu den ersten, mit denen sich der Besitzer auf der Baustelle ebenso blicken lassen konnte wie vor dem Edel-Italiener. Heute sind gepflegte Vertreter der ersten Mercedes-G-Baureihe 460 gesellschaftsfähiger denn je – und nicht ohne Schwächen ...

**D**as Ziel der Zucht war klar formuliert: Das Fahrzeug muss fahren, wo ein Pferd noch gehen kann. Das Ergebnis hieß Steyr-Puch Haflinger, das mechanische Arbeitspferd. 1959 präsentierten die Österreicher den 635 Kilogramm leichten AP 700, der Kreise um die statischen Arbeitstiere von Jeep und Land Rover fuhr. Dieses Potenzial brachte Steyr-Puch 1972 in die Beziehung mit Daimler-Benz ein, die Stuttgarter ihr Unimog- und Pkw-Know-how. Unter dem Dach der Gesellschaft für Geländefahrzeuge (GfG) begann man noch im selben Jahr mit der Entwicklung des künftigen G.

Im Frühjahr 1979 standen die ersten Fahrzeuge der Baureihe 460 beim Händler, aus-

gerüstet mit zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren: 230 G, 240 GD, 280 GE und 300 GD. Drei mal zwei Varianten standen zur Wahl. Planwagen offen mit kurzem (2400 mm) oder langem (2850 mm) Radstand, Stationswagen mit zwei (kurz) oder vier Türen (lang) sowie als kurzer und langer Kastenwagen und zwar in den Farben Cremeweiß, Weizengelb, Coloradobeige, Karminrot und Agavengrün. Zwei Starrachsen sowie ein drei Millimeter starker Rahmen standen für unbedingtes Fortkommen unter zermürbendsten Bedingungen gerade.

Erst 1982 (ab da baute Steyr-Puch das G-Modell in Lohnauftrag für Mercedes-Benz) ersetzte der 2,3-Liter-Einspritzer M 102 den

gleich großen Vergasermotor M 115, dessen Ursprünge noch bis zum 190er Mercedes zurück reichten. 1987 kam anstelle des 240 GD der kräftigere Fünfzylinder 250 GD zum Einsatz. Selbst G-Modelle aus dem Ausland gab es: Als die französische Armee Ende der siebziger Jahre Bedarf für einen Geländewagen anmeldete, entschied sich Frankreich für eine Lizenzfertigung des Mercedes-Modells, woraus der Peugeot P4 (462) entstand. In Österreich, der Schweiz, Jugoslawien und den Ostblockländern trug das G-Modell das Puch-Zeichen anstelle des Sterns, in Griechenland montierte die Firma Elbo aus angelieferten Teilesätzen Fahrzeuge nach dem Baumuster 462.

Allen G-Modellen der Baureihe 460 bis August 1991 war der zuschaltbare Allradantrieb gemein, der Nachfolger 463 besaß neben permanenten Allradantrieb viel Komfort und Luxus und wird – weil immer noch neu zu haben – in dieser Kaufberatung nicht behandelt. Raritäten sind die Prototypen, die an den Fahrgestellnummern 720 (kurz) und 725 (lang) zu identifizieren sind. Nur am Rande: Als weiterentwickelte Baureihe 461 rettete sich der Ur-G in den Ausführungen 230 GE und 250