

Mercedes-Benz G 300 Turbodiesel:

Dieselloc in maatkostuum

Tekst: Chris de Raaf. Fotografie: Carlo Hof.

In een tijd waarin downsizing de standaard is en je voor een kleine Opel diesel amper wegenbelasting meer hoeft te betalen lijkt een full-size terreinwagen wel het laatste waar je gedachten naar uit gaan. Desondanks voert Mercedes-Benz nog immer de G-Klasse in haar programma. Een terreinbeul die, in zijn dertigjarige bestaan, alleen maar luxer en sterker is geworden, maar optisch nauwelijks veranderd is. De evolutie van een Spartaanse terreinwagen naar een dieselloc in maatkostuum.



We staan op de Industrieweg in Schijndel. Naast mij staat Twan van der Aa, eigenaar van het gelijknamige autobedrijf. Schuin tegenover ons torent een Mercedes-Benz G 300 Turbodiesel hoog boven de andere auto's uit. Het ding weegt een slordige zesentwintighonderd kilo en is Smaragdzwart metallic van kleur. Eén der eerdere eigenaren heeft de auto voorzien van twintigduims Brabus lichtmetalen velgen, verchromde treeplanken, een dito bull-bar en, als slagroom op de taart, privacy-glas. De G-Klasse is daardoor een behoorlijk overheersende verschijning geworden. 'Cool hè', verzucht Twan. 'Ik heb 'm anderhalf jaar geleden voor mezelf gekocht. Hij is niet per sé voor de handel bestemd, al staat 'ie wel gewoon te koop. Er zit overigens nèt voor ruim vierduizend euro een nieuwe uitlaat onder'. Terloops denk ik aan de uitlaat van mijn eigen auto. Recent vervangen voor 650 euro, waarbij de receptionist (bij het zien van mijn geschrokken gezicht) zich haastte om te zeggen dat de mid-dendemper écht niet meer te redden was.

Twan overhandigt ons de sleutels en stelt voor om eerst even door de wasstraat te rijden. De auto is nogal stoffig, wat niet zo vreemd is voor een fullsize terreinwagen. Twan is kennelijk liefhebber genoeg om zijn G 300 Turbodiesel zo af en toe eens te trakteren op een stukje onverhard vals Brabants plat. Ik geef 'm geen ongelijk en vraag mij tegelijkertijd af of de auto überhaupt wel in een wasstraat past.

De G-Klasse heeft nog het meest weg van de, in de vijftiger jaren met Marshallhulp uit de grond gestampte, driehoog flats met trappenhuizen. Een vierkante, massieve auto waarvan de luchtweerstand ongetwijfeld gelijk is aan de hoogste ijkwaarde op de CW-schaal. Zelfs met een moderne BlueEfficiency-motor in het vooronder komt het verbruik nog steeds niet boven de één op zeven uit, schat ik in. De gemiddelde kokmeuw vliegt van schrik een stukje om als een G-Klasse zijn pad kruist en voetgangers lijken geen schijn van kans te hebben als ze (god verhoede) overhoopt voor de wielen van deze mastodont terecht komen. Massief met een hoofdletter 'M' en ik vermoed dat de 'G' in de typeaanduiding voor 'Gigantisch' staat in plaats van 'Geländewagen'.

De als extra gemonteerde treeplanken langs de flanken van de auto zijn voorwaar geen overbodige luxe. Je stapt namelijk niet in, nee: je klautert naar binnen. Het vierkante, rechte raam en de prominente neus geven je het gevoel alsof je



De 'G' voelt zich off road op zijn gemak...



..., maar wij houden het vanwege de gemonteerde banden maar netjes op een enkele stofwolk na



Qua comfort kan de auto niet tippen aan bijvoorbeeld een Porsche Cayenne, Land Rover Discovery 3 of Range Rover Sport. Mensen kopen dan ook een 'G' vanwege de uitstraling en historie

zojuist in een Scania 142H Torpedo gestapt bent. Binnenin de G-Klasse is het allemaal comfort en luxe om je heen. Airconditioning, standkachel, tempomat (jargon voor cruise-control), Alpine dvd-systeem, elektrische ramen, spiegels en stoelen en een hele rits sperdifferentiëlen maakt het knopjesfeest compleet. Uiteraard zitten alle appendages keurig verpakt in leder; in het geval van deze G-Klasse 'Alpaca Grau' wat uitstekend combineert met de carrosseriekleur. De standaard gemonteerde vijftrapsautomaat zit gekoppeld aan één der fijnste dieselmotoren ooit door 'Das Haus' ontwikkeld: de conventionele vierentwintigkleps zescilinder turbodiesel met 177 pk en een koppel van 330 Nm. Een beresterk aggregaat, maar eerlijk gezegd heb je dat in de loodzware G-Klasse ook wel nodig om op de weg nog een béétje vooruit te komen. Met een CO2-uitstoot van 209 gram per kilometer goed voor energie-label 'G' maar we hadden eerlijk gezegd ook niet de illusie dat we met een groene Umweltplakete van start konden gaan.

Historie

Nu onze G in de wasstraat staat kunnen we ondertussen even wat dieper ingaan op de historie van het model. De allereerste G-Klasse rolde, na zeven jaar voorbereiding, in 1979 de fabriek van Steyr-Daimler-Puch uit in het Oostenrijkse Graz. De G-Klasse was een samenwerkingsverband tussen Daimler-Benz en Steyr-Daimler-Puch. Deze laatste fabrikant gold als specialist in zware terreinvoertuigen en was destijds dé aangewezen partner voor Daimler-Benz om het prestigieuze project vorm te geven. De carrosserie van de handgebouwde G-Klasse staat op een ladderchassis



Binnenin de auto is het allemaal op en top luxe



sis en ten tijde van de introductie had de klant de keuze uit een tweetal dieselmotoren van 68 en 72 pk en een drietal benzinemotoren van 90, 109 en 156 pk. Doordat de fabriek voornamelijk putte uit onderdelen van de truck-afdeling van Daimler-Benz bleek de G-Klasse eerder praktisch dan luxe te zijn. Kracht en potentie moest de auto uitstralen en het ding was dan ook wars van luxe en comfort. De klant kon kiezen uit lange of korte wielbasis, personen- of een besteluitvoering of een korte cabriolet. Anno 2010 is de carrosserie vrijwel ongewijzigd maar is de auto geëvolueerd in een krachtige, luxe terreinwagen met vermogens tot maar liefst 507 pk.

Rijden met een G-Klasse

Okselfris rolt de auto de wasstraat weer uit. Twan had zich tijdens de wasprocedure nuttig gemaakt met borstel en doek, zodat de gepolijste wielen nog meer afsteken bij de rest van de auto dan zij al deden. Klaar voor gebruik gloei ik kort voor en aansluitend start ik de auto. Zijdezacht slaat de zescilinder aan en ik wurm de pook in 'D' zodat de auto stationair de wasplaats af rolt. Rechtsaf en een beetje gas, waarbij het zaak is om de auto niet té snel de bocht in te zetten vanwege de toch wel flinke wielbasis. De neus zwaait iets over de andere wegheft en bij het terugsturen trekt de auto zichzelf mooi recht. We zijn onderweg.

Vanwege de gemonteerde banden moeten we ons helaas beperken tot asfalt. De auto staat namelijk op gewone Yokohama zomerbanden in plaats van de gebruikelijke exemplaren met grof profiel waarmee je ook in het terrein uit de voeten zou kunnen. De auto is als het ware in 'PC Hooftrim' gebracht en waarschijnlijk door de Duitse 'Erstbesitzer' alleen maar als reguliere auto gebruikt. Derhalve treden wij maar in zijn voetstapen.

Een G-Klasse koop je in eerste instantie om zijn sublieme eigenschappen in het terrein. Daarnaast koopt het gros van de klanten de auto tevens om zijn uitstraling en historie. Een G-Klasse, kortom, schaf je niet aan om je op de meest comfortabele manier van A naar B te vervoeren over de openbare weg. Deze stellingen bewijst de G 300 Turbodiesel binnen enkele kilometers want de auto kan qua rijcomfort niet tippen aan een Porsche Cayenne, Land Rover Discovery 3 of Range Rover Sport. Je voelt de frictie in de aandrijflijn, het helen van de carrosserie in bochten en het licht torderen van de lange auto bij het nemen van een spoorwegovergang. Door alle vierkante, hoekige



Als Pausmobiel

WAPENFEITEN

Paus Johannes Paulus II verplaatste zich reeds in 1981 in een G-Klasse. Wie kent niet de witte Pausmobiel met de glazen opbouw van waaruit de paus de menigte toewuifde? In 1983 winnen Jacky Ickx en Claude Brasseur overtuigend de rally Parijs-Dakar in een 280 GE. In juli 1986 loopt de vijftigduizendste G-Klasse van de band in Graz, Oostenrijk en in 1989 volgt de belangrijkste wijziging in het leven van de G-Klasse tot nu toe: de modelserie W460 wordt afgelost door de W463, waarbij zaken als permanente vierwielaandrijving, ABS, sperdifferentiëlen aan voor- en achteras en een 100% te sperren middendifferentieel tot de standaarduitrusting gingen behoren. In juni 1990 rolt alweer de honderdduizendste G-Klasse van de band. Opmerkelijk is dat de G-Klasse pas in 2001, dus 22 jaar na zijn introductie, in de USA op de markt verscheen. Zowel het Nederlandse als het Duitse leger maken al decennia lang gebruik van de G-Klasse vanwege zijn onverwoestbare techniek. Al in 1975 bestelde de toenmalige Sjah van Perzië 20.000 exemplaren maar helaas overleefde hij zelf de introductie niet, want hij overleed in 1978. Opvolger Ayatollah Khomeini zag het nut van twintigduizend G-Klasse's niet in en annuleerde de order weer. De G-Klasse wordt nog steeds voor het grootste deel met de hand gebouwd (!) en vanaf de introductie in 1979 tot heden rolden er in totaal meer dan 200.000 Geländewagens de fabriek uit.



In 1983 werd de Paris Dakar gewonnen



In gevechtstenuue

vormen kraakt er hier en daar een interieurdeel maar dat is (nogmaals) van generlei invloed op het plezier dat je aan de auto beleeft. Rijden met de G-Klasse tilt autorijden naar een absurd niveau en je begrijpt alleen wat het absurde er aan is als je zelf met de auto op pad bent. Ik zal toch maar een voorzichtige poging wagen want dat wordt immers van mij verwacht. Het is een mengeling van feiten aan en over de auto die je doet beseffen dat een G-Klasse met geen andere auto te vergelijken is. Om te beginnen is daar de acceptgiro van ruim zeventienhonderd euro die je moet voldoen om twaalf weken van de openbare weg gebruik te mogen maken. Of de wetenschap dat de auto al dertig jaar in vrijwel ongewijzigde vorm verkocht wordt en nog steeds een flink koperspubliek trekt. De buitensporige afmetingen van de auto of de merkwaardig ver naar achteren geplaatste achterwielen voor een optimale bodemvrijheid. Hoe langer je er over nadent, des te meer raak je doordrongen van het feit dat de G-Klasse in alle opzichten een absurde vorm van vervoer is. Het is een statement op wielen en je bent geneigd om, na aanschaf van een exemplaar, nog slechts in truckstops te gaan eten om gelijkgestemden te ontmoeten. Ik heb overigens geen zin om een stop te maken want ik vermaak me prima in deze decadente diesellocomotief en ik ril bij de gedachte dat ik in een truckstop een lauwe gehaktbal uit een au-bain-marie sta te visen. Ik vervolg mijn rit door de bebouwde kom van Schijndel. Behoedzaam laveer ik om fietsers heen en beleefd laat ik auto's voorgaan. Ik heb totaal geen haast want in deze auto is het begrip 'haast' vrij subjectief. Je wilt ook geen haast hebben want feitelijk wil je dat de rit zo lang mogelijk duurt. Het is terug naar de kindertijd want je bent, zo realiseer ik me ineens, gewoon vrachtwagentje aan het spelen met rijbewijs B. Zelfs op het stuk snelweg betrap ik me er op dat ik rechts rij, niet de minste neiging tot gang maken vertoon en na het inhalen moet ik mezelf beheersen om niet een extra knippertje te geven zoals vrachtwagenchauffeurs dat plegen te doen als ze een collega gepasseerd zijn. Alleen een bakkie, Holland Duck en vlaggetjes achter het raam ontbreken nog.

Fiscaalvriendelijk

Binnen afzienbare tijd zal deze Smaragdzwarte G



INTERESSANTE UITVOERINGEN

Voor optimaal plezier aan je G-Klasse zijn er een aantal uitvoeringen die je prima kunt kopen, en een aantal uitvoeringen waar je simpelweg minder mee uit de voeten kunt. Uiteraard kun je je op het standpunt stellen dat iedere auto geschikt is om mee aan het verkeer deel te nemen, maar ik vraag mij af hoeveel plezier je anno 2010 nog beleeft aan een 240 GD met 68 pk en een eigen gewicht van twee ton. Dit zijn de mooiste allrounders:

| | | | | |
|-------------------|------------------------|--------|--------|-----------|
| G 320 | zescilinder lijnmotor | 211 pk | 300 Nm | 1994-1998 |
| G 320 | V6 | 215 pk | 300 Nm | 1998-2006 |
| G 270 CDI | vijfcilinder lijnmotor | 156 pk | 400 Nm | 2001-2006 |
| G 300 Turbodiesel | zescilinder lijnmotor | 177 pk | 330 Nm | 1996-2000 |
| G 300 Diesel | zescilinder lijnmotor | 113 pk | 191 Nm | 1993-1994 |
| G 500 | V8 | 296 pk | 456 Nm | 1993-2000 |

Omwillen van comfort en courantheid is de lange wielbasis te prefereren boven de korte variant.

300 Turbodiesel vijftien jaar oud zijn, en dus de leeftijd hebben bereikt dat de zakelijke rijder de auto mag bijtellen over de waarde in het economisch verkeer (kortweg: WEV). 'Onze' G 300 Turbodiesel had in 1996 een prijskaartje van 90.179 euro. Zonder opties, welteverstaan. Als ik die bij de prijs optel dan knalt de nieuwwaarde van deze auto riant de anderhalve ton voorbij. Sta daar maar eens even bij stil: zestigduizend euro aan opties; puur voor comfort en vertier aan boord. Een E 220 CDI nieuw uit de doos kost ongeveer hetzelfde. Men deed daar anno 1996 in Stuttgart écht niet moeilijk over. Een faxje met het getekende bestelformulier naar de fabriek in Graz en enkele dagen later zat het er in, op en aan en kostte de G-Klasse dus bijna het dubbele.

Volgens Van der Aa vertegenwoordigt deze veertien jaar oude G-Klasse een waarde van ruim 36 mille. Een klein marktonderzoek leerde mij dat er weinig tot géén G 300 Turbodiesels te koop staan

in Nederland. Opvolger G 400 CDI tref je te kust en te keur aan op de diverse sites, maar die variant heeft een zeer bedenkelijke reputatie op het gebied van betrouwbaarheid en duurzaamheid en kosten doorgaans evengoed nog dik veertig- tot vijftigduizend euro. In dat licht bezien is de vraagprijs van Van der Aa zo gek nog niet, al is 35% van 36 mille bijtellen een behoorlijke klap geld. Maar daar rij je natuurlijk wél je G-Klasse zakelijk voor en dat is ook wat waard. Reken je het bijtellingsbedrag terug naar een nieuwe auto dan bevind je je in het segment 'dikke Golf' of 'kale Passat' en als je 't mij vraagt rij je in de Gelandewagen vele malen exclusiever én met veel meer plezier je zakelijke kilometers. Nu nog een vooruitstrevende leasemaatschappij vinden die dergelijke auto's verleast. Maar dan wél inclusief onderhoud en de winterbandenregeling graag!

Ook in detail...



...is alles aan de Mercedes G...



...verre van subtiel

