

Grand Dragsau - Der G55 AMG



by masiosomni pictures

“Und es wird kommen der jüngste Tag, an dem über Euch SUV’s gerichtet wird. Ihr sollet alle steckenbleiben in den Tiefen der Schlammschichten und nur wenige sollen sich Dir holdem Hardcore-Offroader widersetzen können.“

So oder so ähnlich muss die Mannschaft bei der Erstellung des G 55 AMG gedacht haben, als er in Affalterbach seine edlen Motorsporen bekam. In Offroad-Kreisen gilt die G-Klasse als einer der wirklichen Offroader, dem keine Herausforderung zu schwer erscheint. Dieses Auto gräbt sich in jeglicher Motorisierung durch Stock und Stein, ohne dabei Ermüdungserscheinungen zu zeigen. Cayenne, Touareg und Co. blicken beschämt zu Boden, genau dies ist der richtige Weg. Denn da, wo die SUVs selbst mit ordentlicher Bereifung irgendwann schlapp machen oder der Besitzer sich wegen etwaiger Kratzer gleich ans Herz greift, leckt sich die G-Klasse genüsslich alle Viere und strampelt dem Gelände entgegen. Und streckt der SUFF-Truppe gemütlich den Hintern raus.



by marioroman pictures

Seit über 25 Jahren lässt sich dieses Auto nichts vorschreiben. Sowohl auf dem Gelände, als auch bei den Designern. Die Kundentreue zu diesem Model hat Mercedes veranlasst, nach und nach nur Details zu ändern, niemals aber die Grundkarosserie. Das würde die feste Fangemeinde nicht zulassen. Mit Erfolg – über 190.000 Exemplare der G-Version gingen bisher an die stylischen Kunden. In dieser Hinsicht lässt sich dieses Auto wohl nur noch mit dem VW Käfer und dem Porsche 911 gleichsetzen. Auch hier wurde bis zum Schluss am Grunddesign festgehalten.

Interessant und amüsant zugleich ist der eigentliche Ursprungsgedanke der G-Klasse. 1979 sollte in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Steyr-Daimler-Puch AG ein extrem geländetaugliches Fahrzeug für das Militär gebaut werden. Doch der erste Großauftrag aus dem Iran von 20.000 Fahrzeugen wurde 1997 storniert. Stattdessen orderten Polizei und Bundesgrenzschutz sowie viele europäische Militärs etliche G-Modelle. Der „Wolf“, eine spezielle Militärausführung des G, lässt vielen Bundeswehrpflichtigen immer noch das Grinsen hochkommen. Der bekannteste G ist aber wohl das perlmutweiße Papamobil, das Papst Johannes Paul II. von 1980 bis 1985 chauffierte.



by maxioeman pictures

Der Wagen erfreute sich größter Beliebtheit und auch private Käufer fanden sich zuhauf. Mittlerweile bekommen zwei Drittel der erworbenen Fahrzeuge eine Bleibe unter privaten Dächern. In den USA wurde die G-Klasse erst November 2001 eingeführt und wurde prompt zu einem Seller. Die G-Klasse darf sich sogar im amerikanischen Militär brüsten, sich exklusiv mit dem in den USA verehrten Hummer im Dreck rumzusulen. Arnold Schwarzenegger war im übrigen einer der ersten US G-Fahrer.

Wem das Schrankwanddesign dennoch noch nicht ordinär genug ist, der hat mit der AMG Version der G-Klasse die perfekte Dekadenz gefunden. 2.6 Tonnen Leergewicht treffen auf kompressorgepumpte 500 V8 PS. Der pure Wahnsinn. Noch wahnsinniger wird die Beschleunigung in diesem Wagen. Mit 5.4 Sekunden von 0 auf 100 sind Sie in der Lage, einem Sportwagen des Kalibers Porsche Boxster S Paroli bieten zu können. Nicht dekadent genug? Steigen Sie erstmal in den G 55 ein. Wenn Ihnen bis dato die Sidepipes unter den Trittbrettern noch nicht aufgefallen sein sollten, dann werden Sie mit dem Umdrehen des Schlüssels die Hölle auf vier Rädern erleben.



by marioroman pictures

Der erste Blick im Inneren kommt nüchtern daher. Die Ausstattung passt sich dem rustikalen Design der G-Klasse an. Schlichtheit dominiert im Cockpit. Alles ist funktional und (den Interior-Designern sei es gedankt) keine I-Drive-Joystick-Spielerei lässt sich hier finden. Dennoch sitzen der Fahrer und seine Beifahrer gemütlich. Vor kurzem wurde das Cockpit ein wenig aufgewertet und ein kleines Facelift an der Karosserie bewerkstelligt. Mercedes ist stolz darauf, einen Wagen zu präsentieren, dessen Bauteile noch zu 30 Prozent mit denen der alten Karosserie austauschbar sind. Man geht hier keine Experimente ein. Beim AMG wurden einige Details hinzugefügt. Die typische AMG Signatur prangert an den wichtigsten Stellen, zudem wurden die Edelstahltritleisten verschönert und die Kotflügel verbreitert. Natürlich gehören die Leichtmetallfelgen mit den Breitreifen auch zum klassischen AMG must have. Sonst bleibt alles beim Alten.



BY MARIOROMAN PICTURES

Nach wie vor wird der feste Kastenrahmen zusammen mit den geschlossenen Längsprofilen, die Starrachsen mit Schraubfedern und dementsprechend langen Federwegen, sowie die vollwertig zu hundert Prozent einsetzbaren Differentialsperren wie vor 25 Jahren gefertigt. Damit erreichen Sie beachtliche 80 Prozent Steigfähigkeit, 54 Prozent Schräglage und Böschungswinkel von 36 Prozent vorn und 27 Prozent hinten. Die Bodenfreiheit beträgt 21 Zentimeter. Lobend sei noch die Übersicht erwähnt. Jeder Winkel ist klar erkennbar und auch Garageneinfahrten bereiten Ihnen mit diesem

Gefährt keine Probleme. Im Gegensatz zu vielen neuen SUVs lässt sich nämlich ganz genau die jeweilige Kante erkennen. Probleme bereitet nur manchmal das Ersatzrad beim Blick durch den Rückspiegel und Rückwärtseinparken. Doch genug der technischen Details. Drehen wir nun den Schlüssel um.



Er wummert. Er blubbert. Er schreit. Er ist erwacht. Kompressorgeladene 5.5 Liter Hubraum lassen die 285er Walzen den Asphalt radieren. Ein Gasstoß und die ganze Karosserie vibriert und schiebt sich von einer Seite zur anderen. Kommen wir noch mal zu der Dekadenz.....Kickdown!!! Die eben erwähnten 5.4 Sekunden sind zwar schon spektakulär für einen 2.6 Tonner, jedoch kommen diese mit dem brutalen Sound so brachial rüber, das der Boxster sich wimmernd schon mal gleich die nächste Schrottpresse ins Navi eingibt. Von den gewaltigen 700 Nm erwähnen wir dann lieber nichts mehr. Die unglaubliche Kraft, die jedes der vier Räder willig auf den Boden bringt, ist der pure Genuss für den Autonarr.

Es gibt wenige Automobile, die einen derartig bösen Sound für sich verbuchen dürfen. Am ehesten lässt sich dieses Klangerlebnis mit einem amerikanischen Old School Big-Block vergleichen.



Das seit 2001 verfügbare ESP lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h ausschalten. Danach greift die Elektronik wieder beherzt ein. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 230 km/h. Mehr lassen die Reifen nicht zu und mehr sollte man mit diesem CO²-Killer auch nicht wagen zu fahren. Allzu viel Spaß machen diese Geschwindigkeiten mit dem Auto sowieso nicht, zumal die Tanknadel bei Topspeed auch gleich Vollgas gibt.



Die Automatik passt sich dem jeweiligen Fahrstil exzellent an. Bei Vollgas knallen die Gänge jeweils immer so kräftig rein, das die Wirbelsäule jedes Mal ein kleines bisschen mehr vom Brustkorb weicht. Das macht soviel Spaß, dass man dies an jeder Ampel immer und immer wieder aufs Neue versuchen möchte. Irgendwann droht dann die obligatorische Ohrfeige der Beifahrerin, die sich schon möglichst weit im Sitz versteckt.

Beim G 55 gilt: Auffallen ist erlaubt, protzen umso mehr. Und das schönste dabei ist, jeder mag ihn. Vom Rentner bis zum Teenie, kaum lässt man den Proletenschrank mal inmitten einer belebten Straße stehen, so sammelt sich gleich eine Traube um diese seltene AMG Gattung. Keiner verachtet dieses Auto. Es ist Kult. Und ob man das Design nun mag oder nicht, es hat Klasse, Würde und Kultcharakter. Und als AMG ist er eine „Dragsau“ dazu.

Text+ Fotos : Mario-Roman Lambrecht