

# oud & nieuw



**Mercedes G 320 CDI**  
€ 118.863 / 224 pk

**Mercedes 240 GD**  
€ 37.396 (1985) / 72 pk

# Van werkpaard tot luxe

In de jaren '70 werd de Mercedes G-klasse als legerauto ontwikkeld. Dik dertig jaar later bestaat de Geländewagen nog steeds. De carrosserie is in grote lijnen identiek aan de eerste G, maar onderhuids evolueerde de spartaanse terreinauto van weleer tot een luxueuze SUV. *Old soldiers never die!*

Tekst **Albert-Jan Cornelissen**, foto's **Fons Klappe**

**M**ercedes-Benz ziet in de zeventiger jaren van de vorige eeuw met lede ogen aan hoe de Range Rover de terreinwagen salonfähig maakt en menig klant voor zich weet te winnen. Dat kan Das Haus uiteraard niet op zich laten zitten, in 1973 wordt begonnen aan project W460. Twee jaar later plaatst de Sjah van het toenmalige Perzië een order van 20.000 stuks voor zijn leger, zodat al snel groen licht wordt gegeven voor serieproductie van de G-klasse. Dat doet het merk echter niet in eigen huis, de G rolt van de band in de fabriek van Steyr-Daimler-Puch in het Oostenrijkse Graz. In eerste instantie gaat het praktisch

alleen om legeruitvoeringen, maar vanaf 1979 komt ook de productie van een luxere (lees: minder spartaanse) personenwagenversie op gang. Er is in die jaren keus uit een dieselmotor met 68 of maar liefst 72 pk, de benzinemotoren zijn 90, 100 of 150 pk sterk. Ook in andere opzichten is de auto basic van opzet met een erg sober interieur. Maar toch is hij bij zijn introductie veel moderner dan vergelijkbare terreinwagens, zo heeft hij als één van de eerste 4x4's een inschakelbare vierwielaandrijving. Je kunt hem wanneer je eens niet een berg hoeft te bedwingen als achterwielaandrijver rijden, wat brandstof bespaart en hem wat handelbaarder maakt. Bovendien heeft hij

een lage en hoge gearing, net als twee sperdifferentiëlen. Al deze ingenieuze techniek maakt hem echter wel peperduur, in de jaren '80 is een G net zo kostbaar als een S-klasse. Maar dat heeft zijn carrière niet in de weg gestaan, want dertig jaar later is het model nog steeds leverbaar. In 2006 verschijnt de GL als beoogde opvolger van de G-klasse, maar de trouwe klanten stappen niet over. De G mag dus nog even blijven, hij zal nog tot minstens 2015 in productie blijven.

## Weldadige luxe

Zodra je jezelf achter het stuur van de G 320 CDI hijst, is duidelijk dat de tijd niet heeft

## 30 jaar Geländewagen



Foto's Mercedes-Benz

### 1972

Daimler-Benz en Steyr Daimler-Puch starten met de ontwikkeling van de G.

### 1979

Serieproductie van de 230 G, 240GD, 280 GE en 300 GE gaat van start.

### 1983

Jacky Ickx en Claude Brasseur winnen met een 280 GE de rally Parijs-Dakar.

*In 1983 pakt Mercedes-Benz de overwinning in de Parijs-Dakar met Jacky Ickx aan het stuur.*



### 1986

De 50.000e G-klasse wordt gebouwd, introductie geregelde katalysator.

### 1990

Introductie van modelserie 463 met permanente vierwielaandrijving, uitschakelbare ABS, meespotten bumpers en een fraaier dashboard.



**U dacht dat Puch alleen maar brommers maakte? Mis, in Zwitserland en Oostenrijk werd de G-klasse ook daadwerkelijk met de naam Puch verkocht!**

240 GD waarmee hij oog in oog staat is het dashboard is niet veel meer dan een plank met een dun stuurkje eraan vast. Schakelen doet hier niet met een zeventraps automaat maar met een lange pook, die verbonden is met een handgeschakelde vierbak. En schakelen zul je, want de viercilinder diesel komt niet verder dan 72 pk en een al even bescheiden koppel van 137 Nm. En dat bij een leeggewicht van 1.800 kilo! Een officiële acceleratietijd voor de sprint van 0 naar 100 km/h is niet bekend, we vermoeden dat de tester met de stopwatch in slaap viel voordat die snelheid was bereikt ...

Sowieso komt de 240 GD niet verder dan 115 km/h. Met andere woorden: hij is trääåg. Het is dan ook zaak om goed te kijken voordat je kruisingen op rijdt, want 'even ervoor langs' is meestal geen optie. Het zal eigenaresse Annemarie van Stuijvenberg allemaal worst wezen. Zij heeft deze auto niet gekocht om mee te jagen, maar om mee te genieten. Haar rode G is één van de allereerste civiele exemplaren ooit gemaakt, uit maart 1980. Ze kocht de G vorig jaar in Zwitserland van de eerste eigenaar, die er 28 jaar lang niets anders mee deed dan proviand van en naar zijn bergrestaurant brengen. Geen wonder dat er op het moment van aanschaf slechts 91.000 km op de teller stond en de auto ondanks zijn *Originalzustand* staat te blinken alsof hij zojuist uit de fabriek is komen rollen. Annemarie kijkt dan ook ietwat bedenkelijk als we voorstellen om haar G naast de onze op een heuvel te zetten voor de fotografie. "Dan komt er wel zand in ..." En geef haar eens ongelijk. Vorige maand won ze bij het verjaardagsfeestje van de G in geboortestad Graz nog

**De 240 GD van Annemarie van Stuyvenberg stamt uit 1980, is nooit gerestaureerd en verkeert toch in nieuwstaat. Geen wonder dat ze bij een recente jubileumbijeenkomst bij de fabriek in Graz met een beker naar huis ging!**

een tweede prijs tijdens het concours d'elegance en Mercedes-Benz Nederland vond hem mooi genoeg om zijn stand op de Auto RAI mee op te sieren.

## Boodschappenauto

Sinds aanschaf zijn er niet gek veel kilometers bijgekomen, niet zo vreemd aangezien Annemarie thuis nog een 300 GD uit 1984 als 'werkpaard' voor haar dierenartspraktijk heeft. Ze traint honden en begeleidt ze in een revalidatieproces, vandaar dat beide G's verbouwde laadbakken hebben die zijn bekleed met traan-

plaat. "Bij mijn 240 GD heeft de vorige eigenaar dat nog laten doen. Hij is helemaal gekit, zodat ik hem kan schoonspuiten met een tuinslang. Ideaal met de honden", legt ze uit. Toch is de rode Benz zoals gezegd haar troeteldier. "Het is eigenlijk mijn boodschappenauto. Zeg nou zelf, dit is toch een leuke damesauto? Hij heeft een lekkere draaicirkel, is goed handelbaar en je hebt geen spierballen nodig om met hem te rijden", aldus Annemarie. "Ik wilde een robuuste oldtimer en dan heb je niet zoveel keus. Een Land Rover rijdt veel beroerder en gaat stuk, een Land Cruiser vind ik



**"Dit is toch een leuke damesauto? Hij heeft een lekkere draaicirkel, is goed handelbaar en je hebt er geen spierballen voor nodig"**

# paard

stilgestaan. In meerdere opzichten, want aan boord van deze 'zeecontainer' heeft het spartaanse karakter in de loop der jaren plaatsgemaakt voor weldadige luxe. De basiscarrosserie van de G is weliswaar gebleven, maar onderhuids heeft de Mercedes regelmatig een flinke update gehad zodat hij eigenlijk helemaal bij de tijd is. Aan boord van onze testauto hebben we de beschikking over hedendaagse snuffjes als een DVD-navigatiesysteem met spraakbesturing, verwarmde en geventileerde stoelen met geheugen, bi-xenonlampen en een achteruitrijcamera. Wat een verschil met zijn verre voorvader waarmee hij vandaag samen op stap gaat! Bij de rode



**1992**

100.000 ste exemplaar van de G gebouwd.

*In 1990 evolueert de G-klasse een forse stap richting luxe terreinwagens met de komst van modelserie 463.*

**1997**

De 320 krijgt een V6-motor met vijftraps automaat, 290 GD Turbodiesel verschijnt

**2000**

Grote update interieur, De G 400 CDI met V8-dieselmotor verschijnt.



**2001**

Verkoop in Verenigde Staten van start, standaard ESP op de G.

*Zelfs de Paus (zowel de vorige als de huidige) verplaatst zich per G-klasse, zoals deze Pausmobiel uit 1981 laat zien.*

**2004**

25 jaar G, introductie van de G 55 AMG met 476 pk.

# OUD & NIEUW

karacterloos. Zo'n Duitser blijft rijden en ik vind hem gewoon mooi. En zo'n bluf-SUV hoef ik niet, deze kan tenminste echt wat in het terrein."

Annemarie krijgt alleen nog wel eens wat vragen over de herkomst van haar auto. "In Zwitserland en Oostenrijk werd deze auto verkocht als Puch, dus dat is ook het merk van mijn auto. Als mensen horen dat ik in een Puch rijd, denken ze meteen aan een brommer of een 45 km-auto."

## Back to basics

Het feit dat haar 240 GD het zonder allerlei elektronische snufjes moet stellen, deert haar niet. "Wat zou ik bijvoorbeeld met achteruitverwarming moeten, je kunt toch ook op je spiegels achteruitrijden? Alles wat er niet op zit, kan ook niet stuk", vindt ze. "Mijn vader zei vroeger: 'je bent een heks, alles waar je naar kijkt gaat stuk'. Als ik bijvoorbeeld in de Range Rover van mijn vriend rijdt, springt hij meteen op zo'n anti-kidnap-stand als ik wegrijd. Dat is toch niks? Elektronica is aan mij niet besteed."

De enige 'luxe' die ze zichzelf gunde was een Becker Mexico die oogt als een radio uit de jaren '50, maar is voorzien van navigatiesysteem, MP3-speler en Bluetooth. Maar verder is het rijden met haar G back to basic. Deuren ontgrendelen dien je stuk voor stuk met de sleutel te doen (ja mensen, zo ging dat vroeger ...), in plaats van de airco aan te zetten slinger je een raam open, voorgloeien duurt bij een koude motor zomaar een halve minuut en als de viercilinder dan eenmaal tot leven komt, gaat er een siddering door de auto heen.

## Oorverdovend

Eenmaal op temperatuur blijkt de vierpitter echter over heel fatsoenlijke manieren te

Technische gegevens Mercedes 240 GD	
Motor	4-cil. in lijn, 2 kl./cil.
Cilinderinhoud	2.399 cc
Boring x slag	90,9 x 92,4 mm
Compressieverh.	21,0:1
Brandstofsysteem	indirecte inspuiting
Max. vermogen	53 kW / 72 pk
Max. koppel	137 Nm
Aandrijving	vier wielen
Aantal versnellingen	4, handgeschakeld
Ophanging vóór	starre as, draagarmen
Ophanging achter	starre as, draagarmen
Remmen vóór/achter	schijfremmen (v), trommelremmen (a)
Tankinhoud	75 l
Gewicht	1.800 kg
Afmetingen l/b/h	3,96/1,70/1,91 m
Wielbasis	2,40 m
Bandenmaat	205 R 16
Topsnelheid*	115 km/h
0-100 km/h*	n.b.
Verbruik gem.*	11,9 l/100 km
Prijs	€ 37.396 (1985)

*Het dashboard van de oer-G is een lesje in minimalisme. Alleen de broodnodige zaken zijn aan boord, alles wat er niet in zit kan immers ook niet stuk!*

beschikken voor zo'n oud beestje. De herrie is desondanks oorverdovend, geen wonder als je bedenkt dat alle 72 paarden continu aangespoord moeten worden om deze massa nog enigszins in beweging te houden. Toch heeft de 240 GD vreemd genoeg een rustgevende werking op je. Snel gaat hij toch niet, dus kun je maar beter achteroverleunen en genieten van het landschap. "Daarom wilde ik er ook een goede radio in", aldus Annemarie. "Dan heb



*Geen fratsen bij het spiegeltje van de 240 GD. Verwarming is flauwekul en hem verstellen doe je maar met de hand!*

*De rechttoe-rechtaan vierpitter in de 240 GD puf er 72 paardenkrachten uit. Je moet dus hééééé veel geduld hebben.*

**Belastingvrij rijden in een nieuwe G? Dat kan! Aangezien de wielbasis nog altijd hetzelfde is, kan een nieuwe worden opgebouwd op het chassis van een oude.**



## Cor Millenaar

We ontmoeten 240 GD-eigenaresse Annemarie van Stuyvenberg bij de in Amstelveen gevestigde 4x4-specialist Cor Millenaar, waar ze haar G's in onderhoud heeft. Ook 'onze' G 320 CDI is geleverd door de Mercedes-dealer, waarvan dochterbedrijf G-Center tevens ombouw van auto's doet en bijzondere exemplaren maakt. Zoals de bijzondere G in XXL-uitvoering die u hieronder kunt zien. Maar het is ook mogelijk om op oude chassis nieuwe auto's op te bouwen, aangezien wielbasis en onderstel in 30 jaar tijd praktisch ongewijzigd bleven en onderdelen van een nieuwe G dus probleemloos op een oud onderstel gezet kunnen worden. Zo kun je in een moderne auto rijden die tóch belastingvrij is en een lage bijtelling heeft aangezien de toenmalige nieuwprijs een stuk lager ligt dan bij een nieuw exemplaar. Millenaar heeft tevens vergevorderde plannen om de speciale Edition Pur naar Nederland te halen, een civiele versie van het oermodel dat voor diverse legers nog steeds wordt gemaakt.

je tenminste wat te doen". De naald van de snelheidsmeter kruipt ondertussen tergend langzaam naar de 100 km/h, met deze G zijn vrachtwagens je beste maatjes. Toch rijdt hij eigenlijk helemaal niet verkeerd, al is deze driedeurs door zijn korte wielbasis behoorlijk wat stoteriger en nerveuzer dan de vijfdeursversie met 45 cm langere wielbasis. Gek genoeg doet hij in overige opzichten nog behoorlijk sterk denken aan de luxe G 320 CDI die als vergelijkingsmateriaal dient. Het veercomfort is in grote lijnen vergelijkbaar, net als de vage, maar licht werkende besturing. Het flinterdunne stuurwiel geeft niet veel informatie door, maar de G is er handzamer mee dan je op grond van zijn postuur verwacht.

## Eerder insturen

In de hedendaagse G prijkt een multifunctioneel stuur dat ook in bijvoorbeeld de CLS is te vinden. De doorsnede is bijkans de helft van het roer aan boord van de 240 GD, terwijl de stuurrand minstens twee keer zo dik is. En het heeft in onze testauto nota bene stuurwielverwarming! Groter kan het verschil met de 240 GD niet zijn. Naar hedendaagse maatstaven schiet de wegligging van de 320 CDI tekort. In bochten gaat hij al bij lage snelheden fors overhellen, bovendien is het zaak om als

gevolg van de indirecte besturing wat eerder in te sturen dan je gewend bent en de koets de tijd geven om zich te zetten voor de bocht. Wat dat betreft lijkt er in 30 jaar tijd niet zo gek veel veranderd, want de 240 GD doet in dit opzicht niet veel voor zijn nazaat onder. Alleen de omgeving waarin je vertoeft is niet meer terug te herkennen. In plaats van op plankharde stoelen met ruitjesbekleding troon je op elektrisch verstelbare stoelen met verwarmings- en ventilatiemogelijkheid, meervoudig instelbare lendesteunen en zacht leer. Tenminste, als je bereid bent om € 6.806 daarvoor af te tikken. Ook in andere opzichten kun je alles krijgen wat je hartje begeert, zolang je maar betaalt. Dat is een voordeel van het feit dat elke G-klasse bij Magna in Graz nog altijd grotendeels met de hand wordt gemaakt. Zelfs de gepantserde versies waarin de Russische nieuwe rijken zich tegenwoordig verplaatsen worden af fabriek geleverd, normaliter gebeuren dat soort aanpassingen altijd achteraf. Wat dat betreft is de G één van de weinige hedendaagse seriemodellen die nog steeds geheel op bestelling worden gemaakt.

## Stadsbussen

Het is even wennen om neer te kijken op een Volkswagen Touareg, maar achter het



**De moderne common-rail V6-diesel in de G 320 CDI weet met zijn 224 pk de gang heel aardig in de zware Benz te krijgen.**

**Aan de spiegel van de G 320 CDI is mooi te zien dat hij met zijn tijd meeding.**

stuur van de G gebeurt het je toch echt. Je zit oog in oog met bestuurders van stadsbussen, geen wonder bij een hoogte van liefst 1,93 meter! In andere opzichten vallen de afmetingen van de G-klasse eigenlijk

best mee, want diezelfde Touareg is liefst 17 centimeter breder dan de 1,76 meter die de 320 CDI laat noteren. Ook de lengte van 4,68 meter is niet buitenproportioneel te noemen. Toch zorgt die hoogte er wel voor dat je je 'king of the road' voelt. De voorruit staat opvallend rechtop, wat er mede voor zorgt dat deze auto de stroomlijn van een Bijlmerflat heeft. Geen wonder dat de drieliter V6-diesel een gemiddeld verbruik van 1 op 8 laat noteren als je rustig aan doet. Doe je dat niet, dan schiet de G veel

**Hij is 1,93 m hoog, je zit oog in oog met buschauffeurs**



## Technische gegevens Mercedes G 320 CDI

<b>Motor</b>	V6, 4 kl./cil., turbo
<b>Cilinderinhoud</b>	2.987 cc
<b>Boring x slag</b>	83,0 x 92,0 mm
<b>Compressieverh.</b>	18,0:1
<b>Brandstofsysteem</b>	directe inspuiting, common rail
<b>Max. vermogen</b>	165 kW / 224 pk
<b>Max. koppel</b>	540 Nm
<b>Aandrijving</b>	vier wielen
<b>Aantal versnellingen</b>	7, automaat
<b>Ophanging vóór</b>	starre as, draagarmen
<b>Ophanging achter</b>	starre as, draagarmen
<b>Remmen vóór/achter</b>	schijven rondom
<b>Tankinhoud</b>	96 l
<b>Gewicht</b>	2.345 kg
<b>Afmetingen l/b/h</b>	4,68/1,76/1,93 m
<b>Wielbasis</b>	2,85 m
<b>Bandenmaat</b>	265/70R18
<b>Topsnelheid*</b>	180 km/h (begrensd)
<b>0-100 km/h*</b>	8,8 s
<b>Verbruik gem.*</b>	11,0 l/100 km
<b>Prijs</b>	€ 118.863

\* = fabrieksopgave

**Nog steeds hoekig, maar het dash van de nieuwe G is voorzien van alle moderne gemakken en behoorlijk luxueus afgewerkt.**

sneller weg bij een verkeerslicht dan je van zo'n bakbeest verwacht. In 8,8 seconden tikt hij de 100 km/h aan, waarbij hij ondanks de vierwielaandrijving en ESP zelfs even last even heeft van doorslippende wielen. Dat komt mede door het 'aan/uit'-gaspedaal, dat je met beleid moet bedienen. De zeventrapsautomaat schakelt gelukkig uit de kunst en houdt de gang er lekker in. Bij accelereren laat de common-rail-diesel zich veel sterker horen dan je van deze motor in andere Mercedesen gewend bent, maar dat past wel bij zijn stoere karakter. Bovendien trekt hij zich op kruisnelheid weer redelijk op de achtergrond terug, daarnaast is het windgeruis minder heftig dan je verwacht. Bij lagere snelheden speelt vooral het forse afrogluid van de brede banden het geluidscomfort parten, maar in andere opzichten is het aan boord prima uit te houden. Langere bestuurders zitten dichter op het stuur dan wenselijk is aangezien de stoel voor hen niet ver genoeg naar achteren kan, maar de comfortabele stoelen en de rijke interieuraankleding maken een hoop goed. Net als de 240 GD zit rechts voor de passagier een handgreep, maar daarmee houden de overeenkomsten op. In de 320 CDI zitten knoppen die uit hedendaagse Mercedes-modellen stammen en dat geldt ook voor alle leverbare voorzieningen. Onder dat dunne laagje finer zit echter nog altijd de rauwdouwer van vroeger. De deuren open je als vanouds met grote drukknoppen, de scharnieren zitten nog steeds aan de buitenkant en je moet ze echt dicht góóien, waarna ze met een blikkerig geluid sluiten. Bovendien is hij in het terrein nog altijd tot zeer indrukwekkende dingen in staat, mede door de drie sperdifferentiëlen (tegenwoordig elektrisch te bedienen met knoppen in plaats van met kleine pookjes) en de aanwezigheid



**Back to basic: de Edition Pur oogt bijna identiek aan de oorspronkelijke G-klasse en heeft een spartaanse aankleding met nostalgische ruitjesbekleding en ongelakte carrosseriedelen.**



**De G kan probleemloos een aggregaat van 6 ton verslepen, zodoende maakt ook KLM gebruik van de Mercedes als trekauto. Deze G-klasse werd geboren als luxe 463 en later omgebouwd naar dit spartaanse type.**



**Heel bijzonder, deze cabrio. Als basis heeft de Peugeot P4 gediend, een licentieversie van de G die door Peugeot speciaal voor het Franse leger werd gebouwd. Dankzij een neerklapbare voorruit kun je lekker uitwaaien.**



**U vindt zo'n G-klasse toch een tikje aan de kleine kant? Je kunt hem natuurlijk ook verlengen! Deze XXL-uitvoering is 80 cm langer en logischerwijs ook een stukje zwaarder, daar heeft de drieliter turbodiesel toch wel moeite mee.**

van lage gearing (idem dito). Als de geëbaande paden ophouden zijn er bar weinig auto's die ook maar in de schaduw van deze Mercedes kunnen staan. En met zijn onverwoestbare en relatief tijdloze uitstraling zal hij zeker nog heel wat harten voor zich winnen de komende jaren. Opa G-klasse mag dan op leeftijd zijn, hij staat nog als vanouds zijn mannetje! ■