VAN WERKPAARD TOT LUXEPAARD

40 JAAR MERCEDES G-KLASSE

De Mercedes-Benz G-Klasse heeft de luchtweerstand van een kleine sporthal, het veercomfort van een loopfiets en de uitstraling van een straatvechter. Desondanks is het werkpaard van weleer de afgelopen 40 uitgegroeid tot een luxepaard, dat zich zowel thuis voelt in de Sahara als in de PC Hooftstraat.

Als je maar lang genoeg gewoon blijft, word je vanzelf bijzonder: deze bekende reclame van een verzekeringsbedrijf geldt als geen ander voor de Mercedes-Benz G-Klasse. Niet dat de G-Klasse niet mee is gegaan met zijn tijd. Zeker anno 2019 is de G-Klasse een voorname verschijning, een dure, luxueuze auto die vaak is voorzien van dikke motoren met tot wel 585 pk. Hoe anders was dat in 1979. Toen in februari van dat jaar de allereerste G-klasse van de band rolde was de auto leverbaar met een 72 en 68 pk sterke diesel en een 90, 100 en 150 pk sterke benzinemotor.

De keus voor deze simpele, functionele motoren was begrijpelijk. Bij zijn introductie was de Mercedes-Benz G-Klasse namelijk vooral bedoeld als legervoertuig voor zwaar terrein. Tijdens de ontwikkeling werd dan ook niets aan het toeval overgelaten. De auto werd uitgebreid getest. Niet alleen op een speciaal geprepareerd terrein nabij Graz, maar ook op modderige paden in West-Duitsland, in de snikhete Sahara, op diverse zoutvlaktes en bij extreme kou in Noord-Scandinavië. De G-klasse moest zelfs de meest extreme situaties kunnen doorstaan en overleven.

De ontwikkeling van de G-klasse werd in 1972 gestart. Daimler-Benz en Steyer-Daimler-Puch in het Oostenrijkse Graz sloegen de handen ineen voor de ontwikkeling van een terreinauto zonder compromissen. Om een degelijke basis te bouwen werd gebruik gemaakt van een ladderframe met daarop een carrosserie. Bovendien werden diverse onderdelen geleend van de truckafdeling van Mercedes-Benz. Het design moest kracht en potentie uitstralen en tevens praktisch zijn. De naam G-Klasse staat voor Gelände, oftewel ‘terrein’. De G-Klasse wordt ook wel Geländewagen genoemd.

Mercedes maakte geen geheim van de ontwikkeling van het nieuwe model en dat leidde ertoe dat in 1975 al een order van 20.000 exemplaren werd geplaatst door Sjah van Iran. Door een nieuwe regering in Iran werd de order later afgezegd, maar al snel plaatsen het Duitse, Argentijnse, Noorse en Zwitserse leger orders. Ook het Nederlandse leger maakt nog altijd gebruik van de militaire uitvoering van de G-Klasse. Het Oostenrijkse leger zelfs de beschikking over een G-klasse met drie assen, oftewel zes wielen. Daarvan is later ook een burger-uitvoering gemaakt: de G63 AMG 6x6.

Zijn uiterst veelzijdige karakter, betrouwbaarheid en inmiddels legendarische status heeft de G-klasse niet alleen te danken aan het ‘gewone’ model. Over de gehele wereld is de G-klasse namelijk voor bijzondere gelegenheden ingezet. Zo kent iedereen de pausmobiel uit 1981, waar de heilige vader vanonder een koepel z'n publiek toewuifde. De huidige paus gebruikte tijdens zijn inzegening in 2005 ook een speciaal geprepareerde G-Klasse. In Nederland maakt het leger al sinds jaar en dag gebruik van de veelzijdige ‘Geländewagen’. Onsterfelijk is de G-Klasse geworden dankzij de Parijs-Dakar overwinning in 1983 en ook de gepantserde B7-variant wordt wereldwijd goed verkocht.

Na verloop van tijd werd de auto ook verkocht aan burgers. Eerst vooral aan boswachters en jagers, later ook als een soort utilitaire SUV aan gewone burgers. De G-Klasse werd ook steeds luxueuzer en kreeg grotere motoren. Maar aan de onverzettelijkheid van de auto werden geen concessies gedaan. Het robuuste uiterlijk is dan ook geen lege huls. Het is de enige terreinwagen die is voorzien van drie sperdifferentiëlen en dankzij de hoge en lage gearing bedwingt de G-Klasse hellingen van 54 procent en kan de auto door een halve meter diep water rijden.

Mercedes-Benz had zoveel vertrouwen in het imago van de G-Klasse, dat in 2018 de auto compleet werd vernieuwd, zonder daarbij concessies te doen aan het uiterlijk en de terreinkwaliteiten. Sterker nog: die werden alleen maar beter. Belangrijker nog waren de sterk verbeterde rijkwaliteiten op het asfalt. Zo soepel en sportief als bijvoorbeeld de Porsche Cayenne is de G-Klasse nog altijd niet, maar dat zou ook afbreuk doen aan zijn stoere imago. Qua prijs is de auto wel wat afgedreven van het utilitaire oermodel uit de jaren zeventig. De duurste moderne G-Klasse kost in Nederland maar liefst 232.995 euro.

Hoe hoog de prijzen ook zijn, kopers staan in de rij voor een model dat ooit begon als werkpaard voor het leger. Het voortbestaan ervan heeft lange tijd aan een dun draadje gehangen, maar de verkoop aan burgers, de opkomst van de SUV en de recente ontdekking van de G-Klasse door Amerikaanse kopers hebben de auto steeds gered van de ondergang. Sterker nog: 40 jaar na zijn conceptie is de G-klasse populairder dan ooit tevoren. Met als gevolg dat het nu juist het enige model in de stal van Mercedes-Benz is, dat geen houdbaarheidsdatum heeft meegekregen.