

Mercedes-Benz Offroad



| NEU |



GLE, Coupé und die AMG-Modelle

| MAGAZIN |



Der Super-G 4x4² mit Portalachsen

| ABENTEUER |



Reiseziele Vietnam und der Polarkreis

| EVENTS |



Neue Fahr-Trainings für On- und Offroad

Soundmachine



BRABUS 800

Basis G 65 • 588 kW/800 PS • 1.420 Nm* • 0-100 in 4,2 sec. • V-max 250 km/h • inkl. Klappen-Sportauspuffanlage

BRABUS 700

Basis G 63 • 515 kW/700 PS • 960 Nm* • 0-100 in 4,9 sec. • V-max 240 km/h • inkl. Klappen-Sportauspuffanlage



BRABUS®

HIGH PERFORMANCE AUTOMOBILES

BRABUS® GmbH
Brabus-Allee • D-46240 Bottrop
Telefon 02041 777-0 • Telefax 02041 777-111
info@brabus.com • www.brabus.com

Info unter: **02041 777-0**

BRABUS International +++
Flagship Stores Beijing/China • Dubai/UAE • Californien/USA • London/UK • Moskau/Rusland

BRABUS 800 • Basis G 65: Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 22,7 / 13,7 / 17,0 l; CO₂-Emissionen kombiniert: 397 g/km
BRABUS 700 • Basis G 63: Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 17,2 / 11,8 / 13,8 l; CO₂-Emissionen kombiniert: 322 g/km
*elektronisch begrenzt.

Official technology-partners



Member of



| DER NEUE GLE |

Alles Neu

Die neue M-Klasse heißt GLE und wird wahlweise auch als Hybrid-Modell, sportliches Coupé oder leistungsstarke AMG-Version angeboten. **4**



| G 4x4² |

Über-Flieger

Die G-Klasse als seriennahes Showcar mit neuem 4 Liter-Biturbo-Achtzylinder, Portal-Achsen und sensationellen Fahreigenschaften on- wie offroad. **12**



| REISEMOBILE |

Ferien-Domizil

Drei Wohnkabinen für die G-Klasse auf Basis des Fahrgestell-Fahrerhauses oder eines umgebauten Station lang sowie eine komplette Küchen-Box für den Kofferraum des Geländewagens. **16**



| G-STUDIE |

Schöne Illusion

Die im Entwicklungszentrum Peking entstandene Studie „G-Code“ zeigt, wie ein Cross Over der Zukunft bei Mercedes-Benz aussehen könnte und welche technischen Möglichkeiten sich bieten. **20**



| REISEN |

Snow Games

Eine winterliche Reise über den Polarkreis mit dem Besuch bei Santa Claus, einer Fahrt mit einem Eisbrecher, Snowmobil, Hunde- sowie Rentierschlitten und vor allem viel Schnee. **32**





Alles neu

Die neue M-Klasse heißt GLE. Und wird wahlweise als Hybrid-Modell, Coupé oder AMG angeboten.

Die Evolution der SUV nimmt ihren Lauf: Bei Mercedes-Benz ersetzt die GLE-Klasse die bewährte und erfolgreiche M-Klasse, die 1997 erstmals vorgestellt und ständig weiterentwickelt wurde. Neu sind die Front- und Heckpartie, ein im Vergleich zur Vorgängerbaureihe deutlich reduzierter Kraftstoffverbrauch, das neue 9-Gang-Automaticgetriebe bei Diesel-Modellen, das Hybridmodell GLE 500 e 4MATIC, das GLE Coupé sowie die entsprechenden AMG-Modelle GLE 63 4MATIC und GLE 63 S 4MATIC.

Der GLE hat zwar bekannte Merkmale der M-Klasse, dazu aber neue Elemente bei Kühlermaske, Stoßfängern, Kotflügeln und der Motorhaube. Das Heck bekam neue LED-Leuchten im markentypischen Nachtdesign und im unteren Teil des Stoßfängers finden sich neugestaltete Endrohrblenden. So-

wohl Front- als auch Heckstoßfänger verfügen außerdem über einen dreidimensionalen Unterschut in Chromoptik.

Die Option AMG Line Exterieur umfasst zudem eine spezielle Front- und Heckschürze und 50,8 cm (20 Zoll) AMG-Leichtmetallräder. Noch exklusiver wird der Auftritt des GLE durch das Night-Paket, bei dem beispielsweise die Lamellen des Kühlergrills, Außenspiegelgehäuse, Dachreling, Fenstereinfassungen sowie die Räder in Schwarz ausgeführt sind.

Motoren

Für die Kraft auf den entweder zwei oder vier angetriebenen Rädern sorgen Vier-, Sechs- oder Acht-Zylinder-Motoren, darunter zwei besonders auffällige Neuerscheinungen:

- Der 150 kW (204 PS) starke Vierzylinder-Diesel im GLE 250 d mit einem bislang in dieser Fahrzeug-Klasse unerreichten niedrigen Kraftstoffverbrauch von 5,4 l/100 km und einem Emissionswert von 140 g CO₂/km.
- Der GLE 500 e 4MATIC mit Plug-In Hybrid-Technologie und fulminanten Fahrleistungen bei extrem günstigen Verbrauchswerten.

Zu den Antriebskomponenten gehören beim Hybrid-Modell ein direkteinspritzender BlueDIRECT-V6-Benzinmotor mit 245 kW (333 PS) und ein Hybridmodul mit einer elektrischen Leistung von 85 kW (116 PS). Das maximale Systemdrehmoment liegt damit bei 650 Newtonmetern. Neben der wahrlich beeindruckenden Beschleunigung im Boost-Modus können allein mit Elektroantrieb Geschwindigkeiten bis zu 130 km/h und eine Reichweite von 30 Kilometern erreicht werden. Die vier Betriebsmodi werden dabei über einen Wahlschalter in

Ladestationen, der heimischen Wallbox oder einer herkömmlichen 220 Volt Steckdose aufgeladen werden kann. Die Ladezeit an der Wallbox oder der Ladestation beträgt rund zwei Stunden.

Konventionell wird dagegen der GLE 500 4MATIC mit direkteinspritzendem V8-Biturbo-Motor und einer Leistung von 320 kW (435 PS) bei einem maximalen Drehmoment von 700 Newtonmeter angetrieben.

Der GLE 400 4MATIC bietet dagegen den V6-Biturbo-Motor mit Direkteinspritzung sowie strahlgeführter Verbrennung, verbesserten Piezo-Injektoren und der Mehrfachzündung „Multi-Spark Ignition“ (MSI). Das Aggregat leistet 245 kW (333 PS) und wuchtet ab 1.400/min satte 480 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Der Verbrauch: 8,8 l/100 km (209 g CO₂/km) im NEFZ-Mix. Die Modelle mit Benzin- und Plug-In Hybrid-Motor im Überblick:

	GLE 400 4MATIC	GLE 500 4MATIC	GLE 500 e 4MATIC
Motor	V6-Biturbo, Direkteinspritzung	V8-Biturbo, Direkteinspritzung	V6-Biturbo, Direkteinspritzung, E-Motor
Hubraum cm ³	2.996	4.663	2.996
Verbrennungsmotor kW/PS bei 1/min	245/333 5.250-6.000	320/435 5.250	245 kW/333 PS 5.250-6.000
E-Motor kW/PS			85/116
Systemleistung kW/PS			325/442
Verbrennungsmotor Nm bei 1/min	480 1.600-4.000	700 1.800-4.000	480 1.600-4.000
E-Motor Nm			340
Systemdrehmoment			650
Verbrauch l/100 km (NEFZ ges.)	8,8	11,0	3,3
CO ₂ g/km	209	258	78
elektr. Reichweite km			30
Stromverbrauch kWh/100 km			16,7
Abgaseinstufung	EU 6		
Getriebe	Siebenstufiges Automatikgetriebe 7G-TRONIC		Basierend auf 7G-TRONIC
Antrieb	Permanenter Allradantrieb 4MATIC		
Länge/Breite/Höhe mm	4819/1935/1840		
Radstand mm	3075		

der Mittelkonsole und das Kombiinstrument bestimmt. Zur Verfügung stehen:

- HYBRID: die Systemsteuerung wählt automatisch die jeweils sinnvollste Antriebsart mit Verbrennungs- und/oder Elektromotor zur Optimierung der Gesamt-Energiebilanz.
- E-MODE: rein elektrisches Fahren.
- E-SAVE: Hier wird der momentane Ladezustand der Batterie vorgehalten, um später – beispielsweise im Stadtverkehr – rein elektrisch fahren zu können.
- CHARGE: Die Batterie wird im Fahrbetrieb sowie im Stand geladen.

Das kompakte Hybridmodul ist in das siebenstufige Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS integriert. Die elektrische Energie wird in einer Lithium-Ionen-Batterie mit einem Energiegehalt von 8,8 kWh gespeichert, die extern an öffentlichen

Bei allen Versionen mit Dieselmotor kommt bereits serienmäßig das neunstufige Automatikgetriebe 9G-TRONIC zum Einsatz, das ebenfalls mit einer optional erhältlichen Geländeuntersetzung und einer Zentralsperre angeboten wird. Das Getriebe beinhaltet einen Drehmomentwandler mit einem hohen Wirkungsgrad von 92 Prozent und einer weiten Spreizung von 9,15 über die neun Fahrstufen. Als Motoren werden angeboten:

- Der 150 kW (204 PS) starke Vierzylinder-Diesel in den Modellen GLE 250 d mit Zweirad- und GLE 250 d 4MATIC mit permanentem Allradantrieb.
- Der bewährte V6-Diesel mit 190 kW (258 PS) und einem Drehmoment von 620 Newtonmetern im GLE 350 d 4MATIC.

Das Diesel-Motorenprogramm und die Verbrauchswerte im Überblick:

	GLE 250 d	GLE 250 d 4MATIC	GLE 350 d 4MATIC
Motor	Reihen-4-Zylinder-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbolader		V6-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbolader
Hubraum cm ³	2.143		2.987
Leistung kW / PS bei 1/min	150 / 204 3.800		190 / 258 3.400
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	480 1.600-1.800	500 1.600-1.800	620 1.600
Verbrauch l/100 km (NEFZ ges.)	5,4	5,7	6,4
CO ₂ g/km	140	149	169
Abgaseinstufung	EU 6		
Getriebe	Neunstufiges Automatikgetriebe 9G-TRONIC		
Antrieb	Heckantrieb	Permanenter Allradantrieb 4MATIC	
Länge/Breite/Höhe mm	4.819/1.935/1.840		
Radstand mm	3.075		
Räder/Reifen	7,5 J x 17 / 235/65 R17		

Kraftübertragung

Serienmäßig bieten alle Modelle mit Vier- und Sechszylindermotoren das AGILITY CONTROL-Stahlfeder-Fahrwerk. Auf Wunsch ist bei diesen Versionen das AIRMATIC-Paket mit ADS lieferbar. Eine elektromechanische Direktlenkung ist bei allen Modellen serienmäßig.

Die Fahrdynamikregelung DYNAMIC SELECT bietet bis zu sechs Fahrprogramme. Neben den etablierten Einstellungen INDIVIDUAL, COMFORT, GLÄTTE und SPORT kann der Fahrer bei den 4MATIC-Modellen zusätzlich OFFROAD für leichtes Gelände wählen.

Alle DYNAMIC SELECT-Programme werden individuell auf dem zentralen Media-Display dargestellt, im Offroad-Modus mit in Echtzeit dargestellten Parametern für Steigung, Seitenneigung, Lenkeinschlag und Kompasskurs.

Abhängig vom vorgewählten DYNAMIC SELECT Programm verändern sich die Schwerpunkte der Dämpferregelung ADS. In SPORT steht eine möglichst hohe Querdynamik bei bestmöglichem Fahrkomfort im Mittelpunkt. Umgekehrt ermöglicht das COMFORT Programm hohen Fahrkomfort bei bestmöglicher Dynamik. Die aktuellen Fahrzustände werden über einen Lenkwinkelsensor, vier Drehwinkelsensoren, der Fahrgeschwindigkeit aus dem ESP® Signal und dem Bremspedalschalter erkannt.

Die aktive Wankstabilisierung ACTIVE CURVE SYSTEM kann auf Wunsch bei den Modellen GLE 350 d 4MATIC, GLE 400 4MATIC und GLE 500 4MATIC mit dem AIRMATIC-Paket inklusive Luftfederung und ADS und mit dem Offroad-Technik-Paket kombiniert werden. Das System arbeitet an der Vor-

der- und Hinterachse mit aktiven Querstabilisatoren und kompensiert den Wankwinkel des Aufbaus bei Kurvenfahrt. Dadurch steigen Agilität und Fahrspaß, gleichzeitig erhöht das System die Fahrstabilität und damit die Sicherheit.

Offroad-Paket

Die Funktion OFFROAD+ für mehr Bewegungsfreiheit abseits geteeter Straßen ist optional erhältlich. Und nur damit stehen neben speziellen Gelände-Algorithmen für ABS, 4ETS oder ESP bei Bedarf auch eine Geländeuntersetzung, eine hundertprozentige Mittel-Differentialsperre sowie eine erweiterte Luftfederung AIRMATIC für eine Bodenfreiheit von 285 Millimetern und eine Wattiefe von 600 Millimetern zur Verfügung. Eine verstärkte Unterbodenverkleidungen rundet das Paket ab.

Anhänger-Betrieb

Erstmals bietet Mercedes-Benz für diese Baureihe eine voll-elektrisch ein- und ausfahrbare Anhängervorrichtung, die auch eine ESP® Anhängerstabilisierung umfasst. Die Anhängelast beträgt beim GLE gebremst bis zu 3.500 Kilogramm.

Innenraum

Im Innenraum fällt beim GLE das im Vergleich zum ML deutlich größere Media-Display auf, das nun in die Instrumententafel integriert ist. Neben dem Display sind die Mittel-düsen angeordnet. In der Mittelkonsole befindet sich der COMAND Controller mit dem optionalen Touchpad.



Neue SUV-Nomenklatur

Mercedes-Benz hat die SUV-Palette neu geordnet: Auch die GLK-, M- und GL-Klasse tragen jetzt wie bereits die GLA- und GLE-Klasse in Reminiszenz an die legendäre G-Klasse ein G im Namen. Diesem folgt immer ein L, der dritte Buchstabe erleichtert die Zuordnung zum Pkw-Portfolio. Nicht betroffen bleibt die G-Klasse. Die neuen Bezeichnungen:

GLA	SUV des A-Klasse-Segments
GLC	SUV des C-Klasse-Segments; vormals GLK
GLE	SUV des E-Klasse-Segments; vormals ML
GLE Coupé	SUV des E-Klasse Coupé-Segments
GLS	SUV des S-Klasse-Segments; vormals GL
G	unverändert

Analog dazu wurden die AMG-Baureihen wie folgt umbenannt:

Mercedes-AMG GLA 45 4MATIC
Mercedes-AMG GLE 63 / GLE 63 S 4MATIC
Mercedes-AMG GLE 63 / GLE 63 S Coupé 4MATIC
Mercedes-AMG GLS 63 / GLS 63 S 4MATIC
Mercedes-AMG G 63 / G 65

Als neue Ausstattungsfarben stehen Ingwerbeige, Espressobraun, Sattelbraun oder Porzellan zur Wahl. Für die großflächigen Zierelemente sind alternativ zur serienmäßigen Ausführung in Aluminium oder schwarzem Klavierlack verschiedene Hölzer wie Esche braun, Eukalyptus braun, Pappel schwarz oder Wurzelnuss braun erhältlich. Zudem die Variante AMG Carbon.

Ausstattung

Die umfangreiche Serienausstattung basiert auf der M-Klasse, angereichert mit neuen Assistenzsystemen wie dem Seitenwindassistent oder dem COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS. Dazu gibt es serienmäßig eine ECO Start-Stopp-Funktion, den DYNAMIC SELECT-Controller in der Mittelkonsole, das überarbeitete Multifunktionslenkrad sowie das Infotainment-System Audio 20 CD mit 7-Zoll-Display und dem Kommunikationsmodul für die Nutzung von Mercedes connect me-Diensten. Zusätzlich werden angeboten:

- Das Fahrassistent-Paket Plus mit DISTRONIC PLUS, Lenk-Assistent und Stop&Go Pilot, PRE-SAFE® Bremse mit Fußgängererkennung, BAS PLUS mit Kreuzungs-Assistent, aktivem Totwinkel-Assistenten, aktivem Spurhalte-Assistenten und PRE-SAFE® PLUS.
- Das Komfort-Paket mit EASY-PACK Heckklappe, automatischem Servoschießen aller Türen sowie einer Rückfahrkamera.
- Das Park-Paket mit 360°-Kamera und aktivem Park-Assistenten für ein problemloses Ein- und Ausparken.



- Das LED Intelligent Light System für bessere Sichtbedingungen bei Nacht.
- Widrige Witterungsbedingungen mit Sichtbeeinträchtigungen entschärft dagegen MAGIC VISION CONTROL – das beheizte, adaptive Scheibenwischsystem mit gezielter Wasserverteilung.
- Das Paket AMG Line Interieur sorgt mit Sportsitzen in ARTICO oder optional in Leder Nappa, einem Multifunktions-Sportlenkrad, dem Kombiinstrument mit differenziertem Zifferblatt in Zielflaggen-Optik und der Sportpedalanlage für eine sportliche Optik im Innenraum.

Auf Wunsch bietet das COMAND Online der neuesten Generation mit 20,3 cm (8 Zoll) Display und intuitivem Touchpad ein perfektes Infotainment. Das System beinhaltet unter anderem einen DVD-Player und eine Verkehrszeichen-Erkennung inklusive Falschfahr-Warnfunktion. Optional sind ein 6-fach DVD-Wechsler, das Fond-Entertainment mit Fernbedienung oder ein TV-Tuner erhältlich. Für Musikliebhaber stehen Soundsysteme von Harman Kardon oder Bang & Olufsen zur Wahl, um das Musikerlebnis im GLE auf das Niveau eines Konzertsalles zu heben.

Alle fernbedienbaren Fahrzeugfunktionen oder Verkehrsinformationen können über Connect me in Echtzeit mit „Safety und Security“ abgerufen werden, zudem lassen sich damit teilweise kostenpflichtige Remote-Online-Dienste nutzen.

Und mit dieser Vielzahl an Änderungen, Verbesserungen und Neuerungen ist die Einführung des GLE weit mehr als nur eine Modellpflege des W166, also der bewährten M-Klasse. □

Preise

Der GLE wird in Deutschland zu folgenden Preisen angeboten:

	Preis (exkl. MwSt.)	Preis (inkl. MwSt.)
GLE 250 d 150 kW (204 PS)	45.350,00 €	53.966,50 €
GLE 250 d 4MATIC 150 kW (204 PS)	47.650,00 €	56.703,50 €
GLE 350 d 4MATIC 190 kW (258 PS)	51.050,00 €	60.749,50 €
GLE 400 4MATIC 245 kW (333 PS)	51.200,00 €	60.928,00 €
GLE 500 e 4MATIC 245+85 kW (333+166PS)	62.100,00 €	73.899,00 €
GLE 500 4MATIC 320 kW (435 PS)	64.600,00 €	76.874,00 €



Mehr Sport

Zwei höchst unterschiedliche Fahrzeugklassen wurden zu einem neuen Modell kombiniert – dem Mercedes-Benz GLE Coupé.

Beim Fahren fühlt sich das GLE Coupé bereits auf den ersten Metern eher wie ein Sportwagen denn ein SUV an. Trotz erhabener Sitzposition. Und der Motoren-Sound erzeugt Gänsehaut. Man kann es aber auch gelassen angehen. Das sind zwei Erlebniswelten, die eigentlich zwei Fahrzeuge nötig machen – ein reinrassiges Sportcoupé und einen komfortablen SUV. Beim neuen GLE Coupé sorgt DYNAMIC SELECT dafür, dass sich beide Welten in einem Fahrzeug vereinen.

Bei der Mischung aus sportlichem Coupé und robustem SUV dominieren fließende Seitenlinien, der markante Kühlergrill und das sportliche Heck. Ein Offroad-Paket mit Low Range und Mittel-Differentielsperre wird nicht angeboten, dafür aber ein AMG Sportmodell.

Fahrwerk

Das GLE Coupé hat in allen Varianten einen permanenten Allradantrieb und das neunstufige Automatikgetriebe 9G-TRONIC. Die Modelle GLE 350 d und GLE 400 arbeiten mit einer gleichmäßigen Momenten-Verteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse, der sportliche GLE 450 AMG weist ein Verhältnis von 40:60 auf.

Wie der GLE kommen die neu abgestimmte Luftfederung AIRMATIC und die stufenlose und variable Dämpferkennung ADS zum Einsatz. Allerdings in der Plus-Version, damit in der Stellung SPORT Plus eine möglichst hohe Querdynamik erreicht wird.

Die aktive Wankstabilisierung ACTIVE CURVE SYSTEM ist ebenfalls den Modi SPORT und SPORT Plus angepasst und zusammen mit der neu konfigurierten, degressiven Sportdirektlenkung mit einer Lenkungsübersetzung von 17,4:1 sowie

Preise

Das GLE Coupé wird in Deutschland zu folgenden Preisen angeboten:

	Preis (exkl. MwSt.)	Preis (inkl. MwSt.)
GLE 350 d 4MATIC / 190 kW (258 PS)	56.050,00 €	66.699,50 €
GLE 400 4MATIC / 245 kW (333 PS)	56.500,00 €	67.235,00 €
GLE 450 AMG 4MATIC / 270 kW (367 PS)	63.700,00 €	75.803,00 €

dem kompakten Sportlenkrad ergibt sich ein hervorragendes Handling.

Motoren

Das Dieselmotormodell GLE 350 d 4MATIC leistet 190 kW (258 PS) und bietet ein maximales Drehmoment von 620 Nm ab 1.600/min. Im Benzinmodell GLE 400 4MATIC kommt der neue direkteinspritzende V6-Biturbomotor mit 245 kW (333 PS) und 480 Nm ab 1.400/min zum Einsatz.

Besonders sportlich: der GLE 450 AMG. Dank des V6-Biturbomotors mit 270 kW (367 PS) und 520 Nm ab 1.400/min. Die Modelle im Überblick:

Motorsound, Instrumentierung oder das dynamische Fahrlicht kontrolliert. Die Modi:

- Wählt der Fahrer den COMFORT-Modus, treten die Anzeigen weitgehend in den Hintergrund und Zeigerinstrumente wie der Drehzahlmesser reagieren samt dem Motor gelassen. Zusammen mit dem auf Komfort ausgelegten Antriebsstrang und Fahrwerk sorgt das für ein kommoderes Fahrverhalten, zumal sich auch der Motorsound deutlich reduziert.
- Anders bei SPORT. Die Gangwechsel der 9G-TRONIC werden besonders beim Zurückschalten mit Zwischengasfunktion akustisch betont, die Cockpit-Instrumente reagieren spontaner. Das große Zentraldisplay zeigt dann in einer

	GLE 350 d 4MATIC	GLE 400 4MATIC	GLE 450 AMG 4MATIC
Motor	V6-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbolader	V6-Benzinmotor, Direkteinspritzung, Bi-Turbo	V6-Benzinmotor, Direkteinspritzung, Bi-Turbo
Hubraum cm ³	2.987	2.996	2.996
Leistung kW / PS bei 1/min	190 / 258 3.600	245 / 333 5.500	270 / 367 5.500
Drehmoment Nm bei 1/min	620 1.600 - 2.400	480 1.400 - 4.000	520 1.400 - 4.000
Abgaseinstufung	EU 6		
Getriebe	Neunstufiges Automatikgetriebe 9G-TRONIC		
Antrieb	Permanenter Allradantrieb 4MATIC		
Momentenverteilung VA/HA	50:50	50:50	40:60
Länge/Breite/Höhe mm	4.900 / 2.003 / 1.731		
Radstand mm	2.915		
Spurweite v/h mm	1.658 / 1.725		
Räder v/h Reifen v/h	8,5 J x 20 / 8,5 J x 20 275/50 R 20		10 J x 21 / 11 J x 21 275/45 R 21 / 315/40 R 21

AMG Sportmodell

Der Spagat zwischen super-sportlich und doch komfortabel gelingt besonders beim GLE 450 AMG. Das V6-Topmodell des GLE Coupé ermöglicht den Einstieg in die AMG-Welt, bleibt aber ein GLE ohne das „Mercedes-AMG“ in der Modellbezeichnung. Diese ist dem GLE 63 Coupé 4MATIC vorbehalten.

Die neuen Sportmodelle haben aber viele Gene aus Affalterbach. Zum Beispiel die fünf Fahrprogramme INDIVIDUAL, COMFORT, GLÄTTE, SPORT und SPORT Plus, wobei letztere beiden für eine beachtliche Längs- und Querdynamik sorgen.

Durch DYNAMIC SELECT werden im GLE 450 AMG außer dem Fahrwerk, der Lenkung oder dem Antriebsstrang auch

photorealistischen Motorsportgrafik die Längs- und Querschleunigungen sowie den Lenkwinkel an und der Motorsound schwillt an.

Innenraum

Der für Coupé-Verhältnisse großzügige Innenraum bietet bis zu fünf Personen Platz und markiert mit einem Volumen von maximal 1.650 Litern den klassenbesten Gepäckraum. Beim Blick ins Innere fallen zuerst die Sportsitze, das kompakte Sportlenkrad sowie die Infotainment-Elemente auf. Kurz: Das Interieur strahlt modernen Luxus aus und kann vom Kunden – gegen entsprechendes Entgelt – sowohl sportlich-ambitioniert als auch klassisch-elegant angepasst werden. □





High Performance

Der GLE 63 von AMG mit bis zu 585 PS.

Preise

Der GLE und das Coupé von AMG werden in Deutschland zu folgenden Preisen angeboten:

	Preis (exkl. MwSt.)	Preis (inkl. MwSt.)
Mercedes-AMG GLE 63 4MATIC / 410 kW (557 PS)	93.600,00 €	111.384,00€
Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC / 430 kW (585 PS)	101.900,00 €	121.261,00€
Mercedes-AMG GLE 63 4MATIC Coupé / 410 kW (557 PS)	96.850,00 €	115.251,50€
Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC Coupé / 430 kW (585 PS)	105.450,00 €	125.485,50€

Der Nachfolger des erfolgreichen Mercedes-Benz ML 63 AMG heißt jetzt Mercedes-AMG GLE 63. Und der 5,5-Liter-V8-Biturbomotor wurde noch leistungsstärker: Neben der Basis-Variante mit 410 kW (557 PS) steht das besonders sportliche S-Modell mit 430 kW (585 PS) zur Wahl.

Der GLE aus Affalterbach steht breitbeinig auf großen Rädern. Die Frontansicht bestimmen die zwei Powerdome auf der Motorhaube, eine Doppellamelle und ein integrierter AMG-Schriftzug im Kühlergrill sowie zwei große Lufteintrittsöffnungen.

In der Seitenansicht des Coupés bestimmen neben dem „V8 BITURBO“-Schriftzug zusätzlich schwarz abgesetzte Radlaufverbreiterungen das markante Erscheinungsbild, das ansonsten von AMG-Leichtmetallrädern im 10-Speichen-Design der Größe 53,3 cm (21“) mit Reifen der Dimension 285/45 R 21 (Vorderachse) und 325/40 R 21 (Hinterachse) unterstrichen wird.

Beim S-Modell präsentieren sich Elemente der Frontpartie in Schwarz-Hochglanz, dazu kommen titangraue AMG Leichtmetallräder der Größe 55,9 cm (22“) mit Reifen der Dimension 285/40 R 22 (Vorderachse) und 325/35 R 22 (Hinterachse).

Motor

Beim Vortrieb haben Kunden beim 5,5-Liter-V8-Biturbomotor von AMG die Wahl zwischen stark und extra-stark. Das heißt, zwischen einer Höchstleistung von 410 kW (557 PS) bei einem Drehmoment von 700 Newtonmetern oder 430 kW (585 PS) bei satten 760 Newtonmetern. Die Differenz bei Leistung und Drehmoment resultiert dabei aus einem höheren maximalen Ladedruck. Die Modelle im Vergleich zeigt die Übersicht:

	Mercedes-AMG GLE 63 und Coupé 4MATIC	Mercedes-AMG GLE 63 S und Coupé 4MATIC
Hubraum	5461 cm ³	5461 cm ³
Leistung	410 kW (557 PS) bei 5.750/min	430 kW (585 PS) bei 5.500/min
Max. Drehmoment	700 Nm bei 1.750-5.500/min	760 Nm bei 1.750-5.250/min
Getriebe	AMG SPEEDSHIFT PLUS 7G-TRONIC	
Antrieb	Permanenter Allradantrieb 4MATIC	
Kraftstoffverbrauch NEFZ gesamt	11,8/11,9 l/100 km	11,8/11,9 l/100 km
CO ₂ -Emission	278/279 g/km	278/279 g/km
Effizienzklasse	F	F
Beschleunigung 0-100 km/h	4,3 s	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h*	250 km/h*

* elektronisch begrenzt, optionale Anhebung der Vmax auf 280 km/h nur in Verbindung mit dem AMG Driver's Package

Für welche Variante man sich auch entscheidet, die nach der „one man, one engine“-Philosophie montierten Achtzylinder beschleunigen das Coupé entweder in 4,3 oder 4,2 Sekunden von null auf 100 km/h. Unverwechselbar ist dabei der Motoren-Sound, der sich durch eine Sport-Abgasanlage noch weiter steigern lässt. Und das alles bei Verbrauchswerten von 11,9 Liter je 100 Kilometer (NEFZ gesamt; CO₂: 279 g/km) und der Erfüllung der EU6-Norm.

Kraftübertragung

Die Siebengang-Automatik AMG SPEEDSHIFT PLUS 7G-TRONIC schaltet weder bei Kickdown noch beim Erreichen der Drehzahlhöchstgrenze selbständig, damit der Fahrer die enorme Durchzugskraft auch auskosten kann. Eine weitere Spezialität des Hauses: die automatische Zwischengasfunktion beim Rückschaltvorgang und das Kurzzeit-M-Programm, um die Performance der manuellen Gangwechsel mit dem automatischen Hoch- und Rückschaltungen zu kombinieren. Hat der Fahrer per Schaltpaddle manuell zurück- oder hochgeschaltet, wechselt das Getriebe nach einem definierten Zeitintervall selbsttätig wieder in den automatischen Schaltmodus.



Beim permanenten Allradantrieb 4MATIC setzt AMG zu Gunsten einer höheren Agilität auf eine Kräfteverteilung von 40 Prozent auf der Vorder- und 60 Prozent auf der Hinterachse. Zudem kommt serienmäßig ein System mit aktiven Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse zum Einsatz, um den Wankwinkel der Karosserie bei Kurvenfahrt zu reduzieren. Wie das AMG Sportmodell hat auch das Mercedes-AMG GLE 63 Coupé fünf Fahrprogramme für Glätte, Individual, Comfort, Sport und Sport Plus.

Bremsen

Für kurze Bremswege und eine hohe Standfestigkeit sorgt in allen Fahrlagen eine Hochleistungs-Bremsanlage mit rundum belüfteten und perforierten Bremsscheiben im Format 390 x 36 Millimeter (vorne) bzw. 345 x 26 (hinten) und beim Grundmodell in Silber, beim „S“ in Rot lackierten Bremssätteln mit Schriftzug.

Innenraum

Die Sportsitze aus Nappaleder mit Ziernähten und AMG-Plaketten sorgen für besten Seitenhalt und ein Performance-Lenkrad mit unten abgeflachtem Lenkradkranz unterstützt den sportlichen Fahrer ebenso wie Aluminium-Schaltpaddle mit exaktem Druckpunkt für den manuellen Gangwechsel.

Zu den weiteren Details gehören sportliche Ziffernblätter in Carbon-Optik mit einer 320-km/h-Tachoskala und roten Zeigern, ein RACETIMER, eine manuelle Ganganzeige und der AMG Start-up-Bildschirm.

Beim S-Coupé ist zudem der Griffbereich des Lenkrads in Mikrofaser DINAMICA gehalten und das Kombi-Instrument



präsentiert sich mit einer roten Feinskalierung um Tachometer und Drehzahlmesser sowie einem grauen Zierband. Damit man den feinen Unterschied in Leistung und im Preis auch im Innenraum sieht. □

Über-Flieger

Das seriennahe Showcar G 500 4x4² mit neuem vier Liter-Biturbo-Achtzylinder.



Der G 500 4x4² lässt keine Zweifel an seiner Bestimmung aufkommen: ein Geländewagen, von dem selbst Bruce Willis oder Norris Chuck nur träumen können. Zumindest im Moment. Ob es das Showcar auch zu kaufen gibt, wird sich noch zeigen.

Der G hoch Zwei ist der kürzere Bruder der G 63 AMG 6x6. Ebenfalls mit permanentem Allradantrieb, einer Geländereduktion im Verteilergetriebe, Portalachsen, drei während der Fahrt sperrbaren Differenzialen, einer ebenso voluminösen Bereifung, dem Frontstoßfänger der AMG-Modelle, einem ge-

waltigen Abstand zum Boden, einer Höhe von knapp 2,25 Metern und einer Breite von rund 2,10 Metern. Eine imposante Erscheinung, die aber dank einer Achse weniger deutlich kürzer und im Fahrbetrieb agiler als der 6x6 geriet.

Die Fahrdynamik ist unter allen Bedingungen gnadenlos gut. Nicht zuletzt auch durch den neuen V 8-Motor mit vier Litern Hubraum und einer Leistung von 310 kW (422 PS) im Bug. Das neu entwickelte Aggregat mit einem Kurbelgehäuse aus einer Aluminiumlegierung hat eine Biturbo-Aufladung mit statt wie bislang außenliegenden jetzt im Zylinder-V an-



geordneten Ladern. Die Vorteile: eine kompakte Motor-Bauweise, ein optimales Ansprechverhalten und geringe Abgasemissionen, die sowohl die Euro-6-Norm als auch bereits die ab 2016 geltende Regelung für den maximalen Partikelaustritt erfüllen.

Doppelte Sidepipes beidseitig vor den Hinterrädern sorgen für die akustische Untermalung und beherrschen das komplette Repertoire vom sanften Brabbeln im Leerlauf über ein sonores Brummen im Teillastbereich bis hin zum nachdrücklichen Donnern beim Beschleunigen unter Vollast.

Dass Offroad für den G 500 4x4² anfängt, wo andere Fahrzeuge bereits scheitern, ergibt sich aus den Eckwerten in Sachen Rampen- und Böschungswinkel, Bodenhöhe sowie Wassertiefe.

Dass der neue G in der zweiten Potenz auch Onroad eine überzeugende Figur abgibt, ist eher überraschend. Aber mit der deutlich breiteren Spur der Portalachsen im Vergleich zum Serienfahrzeug (+ 299 mm), den großen 22-Zoll-Felgen mit Reifen der Dimension 325/55 R 22 und der Verstelldämpfung mit Sport-Modus geht es trotz höherem Schwerpunkt dynamisch durch Kurven und Insassen wähen sich eher in einem Sport- denn in



einem Geländewagen. Das gilt auch für Touren auf unbefestigten Pisten oder verschneiten Straßen, wo der Hoch-G auf rutschigem Untergrund die Performance eines Rallyewagens zeigt.

Portalachsen

Im Unterschied zu herkömmlichen Starrachsen befinden sich bei Portalachsen die Räder nicht auf Höhe der Achsmitte, sondern liegen durch die Portalgetriebe an den Achsköpfen wesentlich tiefer. Damit steigt beim G 500 4x4² die Bodenfreiheit auf 450 Millimeter und die Wattiefe auf 1.000 Millimeter.

Die Portalachsen-Konstruktion hat aber noch weitere Vorteile: Durch die unveränderte Lage der Starrachsen zum Chas-

sis bleiben sowohl die Anlenkpunkte der Aufhängung, die Anbindung der Lenkung sowie die Lage der Kardanwellen identisch. Zudem gleicht die Untersetzung in den Portalgetrieben den großen Abrollumfang sowohl der Gelände- als auch der Straßenreifen aus. Übersetzungen, Tachuantrieb und ABS-Sensorik bleiben gleichfalls unverändert.

Die Untersetzung in den Radgetrieben hat zusätzlich den Effekt, dass das Antriebsmoment erst am Rad eingestellt wird und sich dadurch die mechanische Belastung im gesamten Triebstrang und besonders für die Antriebswellen drastisch reduziert.

Folgend die Offroad-Daten im Vergleich zum serienmäßigen Mercedes-Benz G 500:



Fahrwerk

Das Fahrwerk basiert in seinen Grundzügen auf dem des Serien-G. Pro Rad sind allerdings zwei parallel geführte Feder-Dämpferbeine im Einsatz: Eines arbeitet konventionell mit festgelegten Dämpferkennlinien, das zweite verfügt über eine elektronisch geregelte Verstelldämpfung, mit der sich das gesamte Dämpfungsverhalten abhängig von der jeweiligen Fahrsituation variieren lässt. Mit diesem Set-up gelingt eine deutliche Spreizung zwischen den Einstellungen SPORT und COMFORT, die der Fahrer mit einem Taster in der Mittelkonsole anwählen kann. Die Schaltzeiten zwischen den beiden Modi liegen bei rekordverdächtigen 15 Millisekunden.

Bei der dynamischen Kurvenfahrt ermöglicht die steifere sportlichere Einstellung ein höheres Kurventempo. Steht dem Fahrer eher der Sinn nach genussvollem Cruisen, dämpft die COMFORT-Einstellung souverän alle Unwägbarkeiten des Untergrunds. In Extremsituationen wie einem plötzlichen Ausweichmanöver wird allerdings im Sinne einer möglichst hohen Fahrsicherheit automatisch auf die harte Kennung umgestellt.

Beim Offroad-Einsatz sorgt die komfortable Einstellung zudem für einen besseren Bodenkontakt der Räder.

Für den Einsatz abseits befestigter Wege empfiehlt sich die optionale Offroad-Bereifung mit MT-Pneus (Mud Terrain) der Dimension 37 x 12,5 x 18 Zoll auf Beadlock-Felgen. Räder, mit denen sich dann Sanddünen erstürmen, felsiges Terrain bezwingen und bis ein Meter tiefe Wasserdurchfahrten durch-eilen lassen.

Ein robuster, zweiteiliger Unterschutz aus Edelstahl schützt dabei die wichtigsten Aggregate im Front- und Heckbereich bei unsanftem Bodenkontakt.

Normalerweise verwehren übliche Felgen-/Reifen kombi-nationen ein traktionsförderndes Absenken des Luftdrucks für Fahrten im Sand auf einen Luftdruck unter 1,0 bar, da es sonst bei Lenkmanövern die Reifen von der Felge ziehen kann.

Nicht so bei den zweiteiligen Beadlock-Felgen. Bei dieser Bauart wird der Reifen bei der Montage zwischen den beiden Felgenhälften und einem inneren Beadlock-Ring so fest eingeklemmt, dass er selbst bei völligem Luftverlust nicht von der Felge abrutschen oder Sand eindringen kann. Was denn auch in tiefem Sand ein Fahren mit einem Luftdruck von nur 0,5 bar ermöglicht.

Sportlich-luxuriös gibt sich der Innenraum des im Gelände alles überwindenden G 500 4x4².

Sitzwangen, Kopfstützen, Armaturenbrett, Mittelkonsole und Armauflagen in den Türen sind in schwarzem designo Leder mit weißen Kontrastziernähten ausgeführt, die Sitzflä-chen, Türpaneele, Verkleidungen und die Karosseriesäulen mit der Mikrofaser DINAMICA überzogen.

Damit es niemandem beim Erstürmen von Dünen oder bei der Fahrt zum Gourmet-Tempel an so etwas Nebensächlichem wie Komfort mangelt. □

	G 500 4x4 ²	G 500 Station lang
Bodenfreiheit	450 mm	210 mm
Böschungswinkel v/h	52° / 54°	36°/27°
Rampenwinkel	47°	21°
Kippwinkel	30°	28°
Wattiefe	1000 mm	600 mm
Steigfähigkeit	100 %	100 %
Radstand	2850 mm	
Spurweite vorn/hinten	1774 mm	1475 mm
Rad-/Reifenkombination	9,5 J x 22 325/55 R22	7,5 J x 18 265/60 R 18



Ferien-Domizil

Wohnkabinen für die G-Klasse und eine mobile Küche.

Wer allradgetrieben die Welt erkunden möchte, ist mit einer G-Klasse plus Wohnaufsatz bestens beraten. Ein Tröpfchen Wermut war bislang der Umstand, dass dafür nur das Fahrgestell mit Fahrerhaus der bewährten Baureihe 461 in Frage kam. Und die bietet bekanntlich kein Übermaß an Komfort.

Eine Alternative ist ein von der Firma Le Tech im schwäbischen Welzheim-Breitenfurst modifizierter und verlängerter aktueller G 350 Bluetec, G 500 oder für Power-Player auch G 63 AMG. Wer dazu hoch hinaus will, kann sich zudem für Portalachsen und damit eine Bodenfreiheit von einem Meter entscheiden.

Speziell für Fahrgestelle mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 3,5 Tonnen bietet die Firma FF-Expedition (www.ff-expedition.de) das Modell Namib 250 in zwei Ausstattungsvarianten an.

Bei dem Alkovenmobil besteht der Aufbau aus Alu beplankten GfK-Sandwichplatten, die außen lackiert sind.

Die Grundfläche der Kabine mit einer Dachluke (40 x 40 cm) sowie doppelverglasten Kunststoff-Fenstern misst innen 2,50 x 2,04 Meter, der Alkoven hat die Maße 145 x 192 Zentimeter.

Der Innenausbau besteht aus echtholzfurnierten Leichtbauplatten. In der Kabinenmitte ist die Sitzgruppe mit Längsbänken angeordnet, die zu einer Liegefläche mit 100 x 192 Zentimetern umgebaut werden können. Im Heck findet sich quer eine L-förmige Küche mit Hängeschrank, zweiflammi-gem Gaskocher, Nirosta-Spüle und einer 43 Liter fassenden Kissmann-Kühlbox.

Auf der Fahrerseite sind die Nasszelle mit Waschbecken und Kassetten-WC sowie TurboVent-Dachlüfter untergebracht. Außerdem gibt es einen raumhohen Kleiderschrank.

In der Grundvariante bietet die Wohnbox einen innenliegenden, von außen befüllbaren 60 Liter-Frischwassertank mit Druckwasser-Anlage samt Wasserfilter sowie einen Abwassertank mit einem Fassungsvermögen von ebenfalls 60 Litern.

Geheizt wird mit einer gasbetriebenen Trumatic E2400, die zusammen mit dem zehn Liter-Warmwasserboiler und dem Kocher von einer 6 kg-Gasflasche versorgt wird.

Energiesparende LED-Lampen beleuchten Sitzgruppe, Küche, Alkoven und Nasszelle, die Stromversorgung übernimmt eine wartungsfreie 120 Ah AGM-Batterie. Für die Ladung sind eine begehbare 85 W-Solarzelle auf dem Dach, die Lichtmaschine des Fahrzeugs sowie ein 230 V-Außenanschluss zuständig. Der Preis für die komplett ausgestattete Ferienwohnung liegt in der Grundvariante bei 76.400,- Euro.

Für 16.200,- Euro mehr gibt es das Modell Namib 250 Expedition mit umfangreicher Zusatzausstattung. Dazu zählen eine abgesenkte Bodenplatte im Heck, ein innenliegender und damit wintertauglicher Abwassertank mit einem Fassungsvermögen von 65 Litern, drei KCT-Echtglasfenster mit Moskitonetzen und Verdunkelungsrollos sowie ein festverglastes KCT-Bullauge in der Eingangstür. Für zusätzliches Licht von oben sorgt eine 990 x 600 mm große Glasdachluke.

Für die längere Unabhängigkeit von Wasserstellen wird ein zweiter Frischwassertank mit zusätzlichen 60 Litern verbaut. Und statt einer gibt es zwei Gasflaschen, dazu einen Backofen im Hochschrank. Bei der Expedition-Kabine kommt zudem statt einer Gas- eine Diesel-Standheizung mit Fernbedienung zum Einsatz. Die Kühlbox ist in einem Apothekerauszug integriert, im Alkoven finden sich Kartenfächer, auf



dem Dach eine zweite 85 W-Solarzelle sowie eine leistungsstärkere 160 A-Batterie samt 10 A-Ladegerät dazu im Innenraum ein Bord-Control-Paneel.

Wohn-Kabine

Ebenfalls auf einem Fahrgestell mit Fahrerhaus basiert der Adventure-Truck der Firma Inter-Commerz Service. Der im Heckbereich angeschrägte Wohnaufbau besteht aus einer kältebrückenfreien Aluprofil-Konstruktion und 40 Millimeter



starken GfK-Wabenverbund-Platten. Die mit vier Schiebefenstern ausgestattete Kabine ist 2.750 mm lang, 1.900 mm breit und 1.575 mm hoch - plus 735 mm Freiraum im Aufstell-Dach mit einem optionalen Bett für zwei Personen. Ansonsten lässt sich die Sitzbank zu einem Bett mit einer Liegefläche von 200 x 120 Zentimeter umfunktionieren.

Für die Fahrzeugbeleuchtung am Heck sorgen eingelassene LED-Leuchten und eine dritte Bremsleuchte über der Hecktür.

Außen am Fahrzeug können Hi-Lift-Wagenheber, Spaten und Sandbleche befestigt werden. Eine Leiter erleichtert den Aufstieg aufs Dach mit einer optionalen Staubox.

ICS liefert sowohl Leerkabinen als auch fertig ausgebaute Wohnkoffer. Dabei werden Möbelmaterialien, Bodenbelag und Polster ebenso gemäß Kundenwunsch ausgeführt wie die technische Ausstattung.

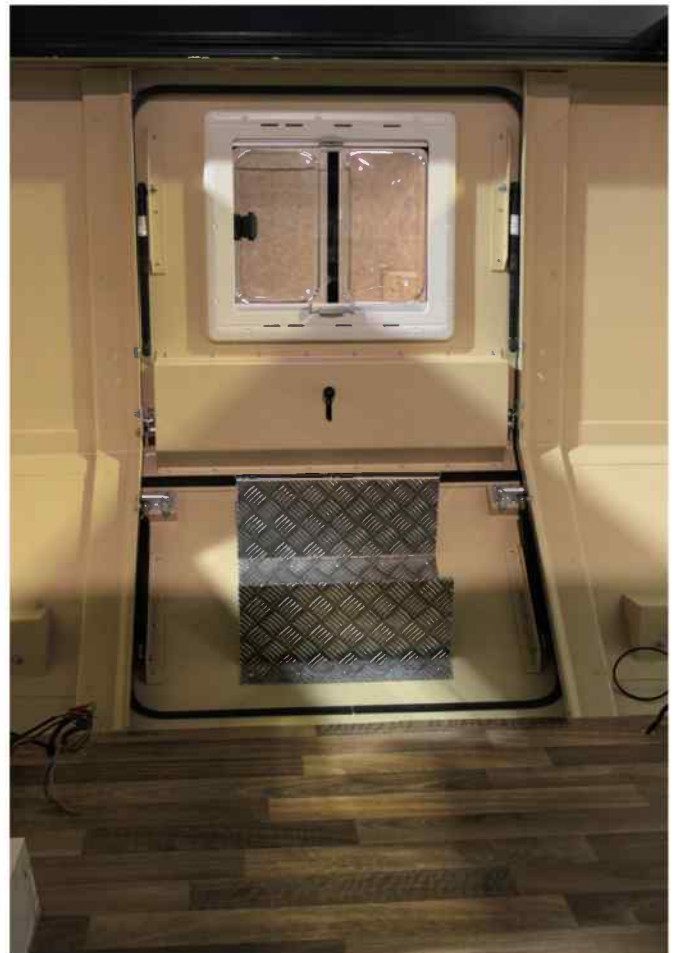
Zur Standard-Ausstattung gehören ein Durchgang zum Fahrerhaus, verschließbare Staukästen aus Aluminium unter dem Aufbau, eine mittig angeordnete Hecktür, die mit Diesel betriebene Heizung, ein zweiflammiger Gaskocher mit integrierter Edelstahl-Spüle, eine Kompressor-Kühlbox mit Kältespeicher, ein 100 Liter fassender und innenliegender Frischwassertank sowie ein PortaPotti-WC.

Als Zusatzausstattung sind ein Warmwasser-System, die Außendusche mit Vorhang, eine Sat-Anlage für TV und Internet, ein Flachbild-TV sowie Rückfahrkamera und Arbeitsscheinwerfer erhältlich.



Ferien-Häuschen

Als Basisfahrzeuge für die Expeditionskabine G-CampPro II von ORC dient wahlweise das Fahrgestell-Fahrerhaus mit dem Radstand 3.428 mm oder ein modifizierter Station lang. Die Kabine für den längeren Radstand misst 310 Zentimeter bei einer Breite von 190 Zentimetern, bietet eine Innenhöhe von 140 Zentimetern bei geschlossenem und bis zu 214 Zentimetern bei geöffnetem Hubdach.





Eine Rohkabine mit Hubdach kostet 23.681,- Euro, das 190 x 140 cm große Zusatzbett im Dachbereich rund 2.500,- Euro. Fenster gibt es für etwa 350,- Euro pro Stück, außerdem eine Aussenklappe zu 414,- Euro, einen Kabelbaum für 900,- Euro sowie eine Lackierung nach Wunsch zum Preis von 7.021,- Euro.

Für weitere 12.000,- Euro ist ein möblierter Ausbau inklusive Wand- u. Deckenverkleidung lieferbar, Feinheiten wie Spülbecken, Frischwasserbehälter, Polsterset, Kühlschrank, Zusatzbatterie, Spannungswandler, Heizung und Warmwasserboiler kosten extra.



Trick-Kiste

Camp Champ ist eine kompakte und mobile Kiste, die mit allem bestückt ist, was man unterwegs benötigt, um sechs Personen in Wald und Flur zu verköstigen.

Unterbringen lässt sich die Küche im Kofferraum eines Geländewagens. Reisefertig misst der kompakte und in eine schützende Hülle verpackte Würfel 80 x 60 x 60 Zentimeter. Das Gewicht liegt voll bestückt bei rund 75 Kilogramm.

Kernstück ist ein Expeditions-Kocher mit vier gasbetriebenen 3 kW-Hochleistungsbrennern. Dazu kommen Pfannen, Töpfe, Besteck sowie Geschirr für sechs Personen mit Suppen-, Ess-, Kaffee- und Desserttellern samt Müslischalen. Dazu Messerset, Gewürzsoriment, Wetzstahl, Salz- und Pfeffer-Mühle, Schneidebrett, Küchenschere, Küchenhelfer-Set, Edelstahlsieb, Kaffeekocher und Reibe.

Das Kochen unterwegs erleichtern große Arbeitsflächen und Ablagen, ein integrierter Messerblock, das Gewürzregal, eine Reeling für Küchenhelfer sowie ein Müllbeutelhalter. Die Ausstattung ist rüttel- und pistenfest in Fächern untergebracht. Der Preis für die komplett ausgestattete Camp Champ-Küche (www.campchamp.at) liegt bei 5.381,- Euro. □





Schöne Illusion

Die Studie „G-Code“ zeigt, wie ein Cross Over der Zukunft aussehen könnte.

Vom neuen Entwicklungszentrum in Peking stammt die Studie „G-Code“. Das Sports Utility Coupé (SUC) soll zeigen, wie ein zukünftiges Kompakt-Fahrzeug für On- und Offroad aussehen könnte. Merkmale: die coupéhafte Seitenlinie, umfangreiche Assistenz- und Kamerasysteme sowie der variable Plug-in-Hybridantrieb mit hoher elektrischer Reichweite dank der elektronischen Allradtechnik mit digitaler Kardanwelle. Und das bei dennoch sportlichen Fahrleistungen.

Inspiration holten sich die Designer vom modernen Lifestyle und der digitalen Affinität der jüngeren asiatischen Gesellschaft. Denn: Diese Generation wird in Zukunft vor allem coole und sportliche Cross Over favorisieren. Das zeigen zumindest Untersuchungen der Daimler AG, die im Vorfeld durchgeführt wurden.

Richtig futuristisch ist die Front des G-Code: Statt eines herkömmlichen Lamellengrills umschließt ein vollflächiges Display den zentralen Markennamen und die beiden Chromlamellen im Kühler. Alles in Anlehnung an den blau pulsierenden Warp-Antrieb des legendären Raumschiffes Enterprise.

Das Display im Bug zeigt der Umgebung dabei den aktuellen Betriebsmodus des Fahrzeugs an:

- Ist der G-Code geparkt, pulst ein sanftes blaues Licht.
- Im reinen Elektroantriebsmodus HYBRID eDrive erstrahlen digitalen Miniatur-Sterne im Kühlergrill blau und laufen vom äußeren Rand des Displays nach innen. Es entsteht der optische Eindruck eines imaginären, sich permanent öffnenden Tunnels in der Fahrzeugfront.
- Im gemischten Antriebsmodus HYBRID eco bleibt die Laufrichtung der Miniatur-Sterne erhalten, die Farbe wechselt in einen violetten Farbton.
- Im Modus HYBRID sport dagegen wechselt die Farbe in ein kräftiges Rot und die Laufrichtung der Miniatur-Sterne kehrt sich um. Jetzt entsteht der Eindruck, der G-Code würde permanent imaginäre Energie nach außen transportieren.

Zu den weiteren Feinheiten des rund 4,10 Meter langen, 1,90 Meter breiten und nur rund 1,50 Meter hohen 2+2-Sitzer zählen gegenläufig öffnende Türen, eine durchgehende Glasfläche ähnlich der Cockpitverglasung eines Powerboats sowie eine ausfahrbare Ladereling. Dazu 21 Zoll große Aluminiumräder mit filigranen Carbonspeichen, kurze Karosserieüberhänge vorn und hinten, eine erweiterte Bodenfreiheit und ein Aluminium-Unterfahrschutz.

Weitere Eye Catcher an der Front sind Voll-LED-Scheinwerfer. Beim Einschalten fahren sie wie das Objektiv einer Digitalkamera aus der Tiefe des Scheinwerfers heraus und fokussieren das Licht in Abhängigkeit der Fahr- und Verkehrssituation. Zudem garantieren die Tagfahrlichter in Form eines stilisierten „G“ viel Aufmerksamkeit.

Ausfahrbar sind auch die beiden Kameras in kleinen Flics an der oberen A-Säule. Sie ersetzen die klassischen Rückspiegel und senken sich nach dem Abstellen des G-Code flächenbündig zurück in die A-Säulen.

Den Heckbereich beherrscht ein LED-Leuchtenband mit unterschiedlichen Illuminationen für Blinker, Rück- und Bremslicht.

Innenraum

Nachdem der Fahrer den Sitz eingenommen und das Fahrzeug mittels Smartphone aktiviert hat, fahren Armaturenbrett und Pedalerie automatisch aus der Ruheposition in die für den Fahrer ergonomisch und haptisch optimale Position. Anschließend entfaltet sich das im Armaturenbrett ruhende Lenkrad wie ein Schmetterling und positioniert sich zusammen mit dem integrierten Head-up-Display. Zum Abschluss der Einstiegszeremonie fahren die Belüftungsdüsen und das Multi-Infodisplay aus dem Armaturenbrett. Das Wide Screen Display spannt sich fast über die komplette Breite des Armaturenbretts und gewährt einen zweifelsfreien Überblick über die verschiedenen Fahrzeug- und Multimediafunktionen, die alle intuitiv gesteuert werden können. An den Rändern des Wide Screen Displays werden die Bilder der Rückspiegelkameras eingeblendet.

Dazu verfügt der G-Code über innovative Fahrerassistenzsysteme wie eine 360-Grad-Umfelderfassung mittels 3D-Kameras, Radar, Infrarot-Scanner, GPS-Daten und einem intensiven Datenaustausch mit der Verkehrsinfrastruktur und anderen Fahrzeugen in der Umgebung. Potentiell kritische Fahr- und Verkehrssituationen werden bereits im Ansatz erkannt und automatisch entschärft.

Die Klimaanlage unterstützt ein Wellness-Programm, bei dem die angesaugte Außenluft mittels photosynthetischer Emissionswäsche natürlich gereinigt und anschließend ionisiert wird, um für eine allergen- und partikelfreie Atemluft im Innenraum zu sorgen. Der bei der Wasserstoffsynthese im Antriebsmanagement entstehende Sauerstoff wird zudem bedarfsgerecht in den Innenraum geleitet und erfrischt die Insassen zusätzlich.

Antrieb

Im visionären G-Code wirkt die Kraft von zwei individuell ansteuerbaren Antriebsherzen: Der Frontmotor ist ein kompakter,



hochmoderner und aufgeladener Verbrennungsmotor, der mit Wasserstoff betrieben wird und ausschließlich die Vorderräder antreibt. An der Hinterachse wirkt ein Elektromotor, der seine Kraft über eine doppelte Lamellenkupplung radselektiv weiterleitet.

Neben der Energieaufnahme durch Rekuperation oder der Plug-in-Technik sichert im SUC der Zukunft auch die Hightech-Lackierung „Multivoltaik Silver“ die Stromversorgung: Sie wirkt einerseits wie eine riesige Solarzelle mit hohem Wirkungsgrad und nutzt zudem die elektrostatische Aufladung durch den Fahrtwind oder im Stand durch natürlichen Wind. Diese elektrischen Ladungen werden abgegriffen und ebenfalls zur Methan- und Wasserstoffsynthese genutzt. Schließlich ergänzt das Spezialfahrwerk „Power on the move“ die Stromerzeugung: Der Hub von Federung sowie Dämpfung und damit der Volumenstrom deren Hydraulikflüssigkeit treiben einen kompakten Stromgenerator an.

Je nach gewähltem Programm kann der G-Code nur mit Verbrennungsmotor als Frontriebler, rein elektrisch als Hecktriebler oder vollvariabel im Allradmodus fahren. Die Antriebssteuerung übernimmt ein völlig neu konfiguriertes System, das je nach Fahrsituation die beiden Antriebsquellen miteinander verknüpft. Die Steuerung des Triebstrangs wirkt dabei wie eine „digitale Kardanwelle“ zwischen Vorder- und Hinterachse. Dabei bestimmt nicht nur die Ökonomie die jeweils sinnvolle Antriebsart. Auch fahrdynamische Parameter fließen beispielsweise zur Erhöhung der aktiven Sicherheit oder Steigerung der Längs- und Querdynamik im HYBRID sport-Programm mit ein. Gleichzeitig garantiert die Steuerlogik unabhängig vom jeweiligen Front-, Heck- oder Allradmodus immer ein für den Fahrer berechenbares, konstantes Fahrverhalten. □



Schmutz-Schutz



Bei Jägern und allen, die im G nicht nur Louis Vuitton-Taschen transportieren, schont eine Kofferraumwanne den Gepäckraum des Geländewagens. Eine herausnehmbare und leicht zu reinigende Ausführung in Schwarz ist bei ORC (www.orc.de) jetzt auch für den Station lang ab Modelljahr 2001 zum Preis von rund 340,- Euro erhältlich. Ebenso praktisch für Fahrer und Passagiere, die statt Christian Louboutin-Schuhe auch einmal Gummistiefel tragen, sind zur Wanne passende Fußraumschalen zum Preis von jeweils 35,- Euro.

Ansichts-Sache



Die Tuner von German Special Customs aus Chemnitz (www.germanspecialcustoms.com) haben für die G-Klasse einen Aerodynamik-Bausatz im Programm, der für fast alle Modelle passen soll. Das Basis-Set besteht aus einer Frontstoßstange mit integrierten LED-Tagfahrleuchten und einer aus Kohlefaser gefertigten Spoilerlippe. Dazu kommen eine spezielle Heckstoßstange mit angedeutetem Diffusor-Look und eine Motorhaube aus Kohlefaser, Carbon-Außenspiegel, seitliche Lüftungsschlitze sowie eine Reserveradabdeckung am Heck. Außerdem: vordere Radhausverbreiterungen für Sieben-Speichen-Schmiederäder im Format 10x22 Zoll mit Pneus der Dimension 305/40R22 und Seitenschweller mit integrierten Doppelendrohre aus Edelstahl. Für das Interieur wird eine komplette Bestuhlung in Vollleder oder in einem Leder/Alcantara-Mix offeriert, Teile des Cockpits können zu-

dem mit Carbon-Elementen verziert werden. Alcantara für Dachhimmel, A-, B- und C-Säulen sowie zusätzliche Infotainment-Systeme runden das Portfolio ab.

Berge-Unternehmen

Die Produktbeschreibung ist vollmundig: „Wir produzieren gemäß Militäranforderungen das außergewöhnlichste, widerstandsfähigste Bergeseil“. Aber die Seile von Bubba Rope sind wirklich



erste Sahne. Wenn auch mit Preisen aus dem Reformhaus: Die Ausführung in neun Metern Länge mit einer Bruchlast von 12.980 kg und einer Nutzlast bei 3-facher Sicherheit von 4.325 kg kostet 219,- Euro, die Heavy Duty-Version mit 91.150 kg und 30.380 kg an Nutzlast sowie entsprechenden Reserven rund 1.649,- Euro. Der Vorteil der kinetischen Bergeseile: Das bergende Fahrzeug kann mit Schwung anfahren. Das Seil dehnt sich dabei und baut langsam die Zugenergie auf. Kommt das zu bergende Fahrzeug dennoch nicht aus dem Sand oder Schlamm, reicht die gespeicherte Energie meist aus, dass zumindest der ziehende Geländewagen rückwärts wieder frei kommt. Möglich wird dies bei den hochwertigen Seilen durch die Zugdehnung von 30 bis 35 Prozent. Weitere Vorzüge sind eine Urethan-Polymer-Beschichtung, gespleißte und getakelte Seilenden, eine hohe Resistenz gegen Wasser und UV-Licht sowie ein geringer Abrieb. Zu den Nachteilen: Reißen elastische Seile, wird es durch herumfliegende Seilenden und Schakel im Umkreis gefährlich. Deshalb sollten zum Befestigen am Fahrzeug oder Baumgurt stets Softschakel verwendet werden, die Bubba Rope (<http://www.bubbarope.de>) als Zubehör anbietet.

Alten-Pflege

Bei etwas betagteren M- oder G-Klassen gibt es zwar schon ein COMAND, aber keine Möglichkeit, zur Musikwiedergabe



via Bluetooth das Smartphone oder Tablet zu koppeln. Was möglich ist: Mit vertretbarem Aufwand eine AUX-Buchse nachrüsten und mit iTrip (www.griffintechology.com) die kabellose Verbindung zum Abspielgerät herstellen. Der Adapter kommt in den Zigarettenanzünder oder eine 12 Volt-Steckdose und wird per beigegefügtem Kabel mit der AUX-In-Buchse verbunden. Dann eine Bluetooth-Verbindung aufbauen – und schon sorgen AAC und aptX Audio-Codecs für einen klaren Sound. Eine Alternative ist der iTrip AUX AutoPilot. Hier sorgt der Adapter über ein All-In-One-Kabel für den Musiktransfer zur AUX-Buche und lädt gleichzeitig das iOS-Gerät.

Informations-Quelle

Die neuen Internet-Seiten von Mercedes-Benz Offroad.

Die WEB-Seiten von Mercedes-Benz Offroad sind überarbeitet und bieten jetzt noch mehr Informationen und ein nach Stichwörtern durchsuchbares Archiv mit allen bislang erschienen Ausgaben des Magazins.

Aktualität ist alles. Und in diesem Sinne haben wir die Internetseiten von Mercedes-Benz Offroad neu gestaltet. Alle Fahrtrainings lassen sich jetzt online oder ganz konventionell mit einem Fax-Vordruck buchen und Interessenten von Reisen können die aktuellen Ausschreibungen komplett als PDF-Datei downloaden, aber auch Wünsche zu den Reisezielen der kommenden Jahre äußern.

In der Rubrik „Aktuelles“ finden sich unter „News und Wissenswertes“ viele Informationen rund um die Geländewagen von Mercedes-Benz, eine Terminübersicht zeigt alle Offroad-Fahrtrainings und Reisen auf, unter „Newsletter“ berichten wir hautnah von Vortouren und bieten mit „Special Events“ erlebnisreiche Offroad-Tage für Gruppen an.

Neben der aktuellen Ausgabe des Magazins „Mercedes-Benz Offroad“ als PDF-Datei zum Download gibt es jetzt auch als letzte Position auf der Übersichtsseite aller bislang erschienen Ausgaben das „Komplett-Archiv“. Die umfangreiche Datei bietet nach dem Herunterladen die Möglichkeit, über die Suchfunktion des PDF-Readers alle Ausgaben nach einem Begriff zu durchsuchen. Was jetzt zudem auch bei allen Dateien der einzelnen Ausgaben möglich ist.

Die Offroad-Fahrtrainings sind in die beiden Kategorien „Sommer“ und „Winter“ unterteilt und vom Angebot für Anfänger und Fortgeschrittene umfangreicher denn je. Zudem können sich Interessenten in einen Verteiler eintragen, um künftig per Mail über neue Veranstaltungen informiert zu werden oder einmal im Jahr den gedruckten Katalog von Mercedes-Benz Driving Events zu erhalten.

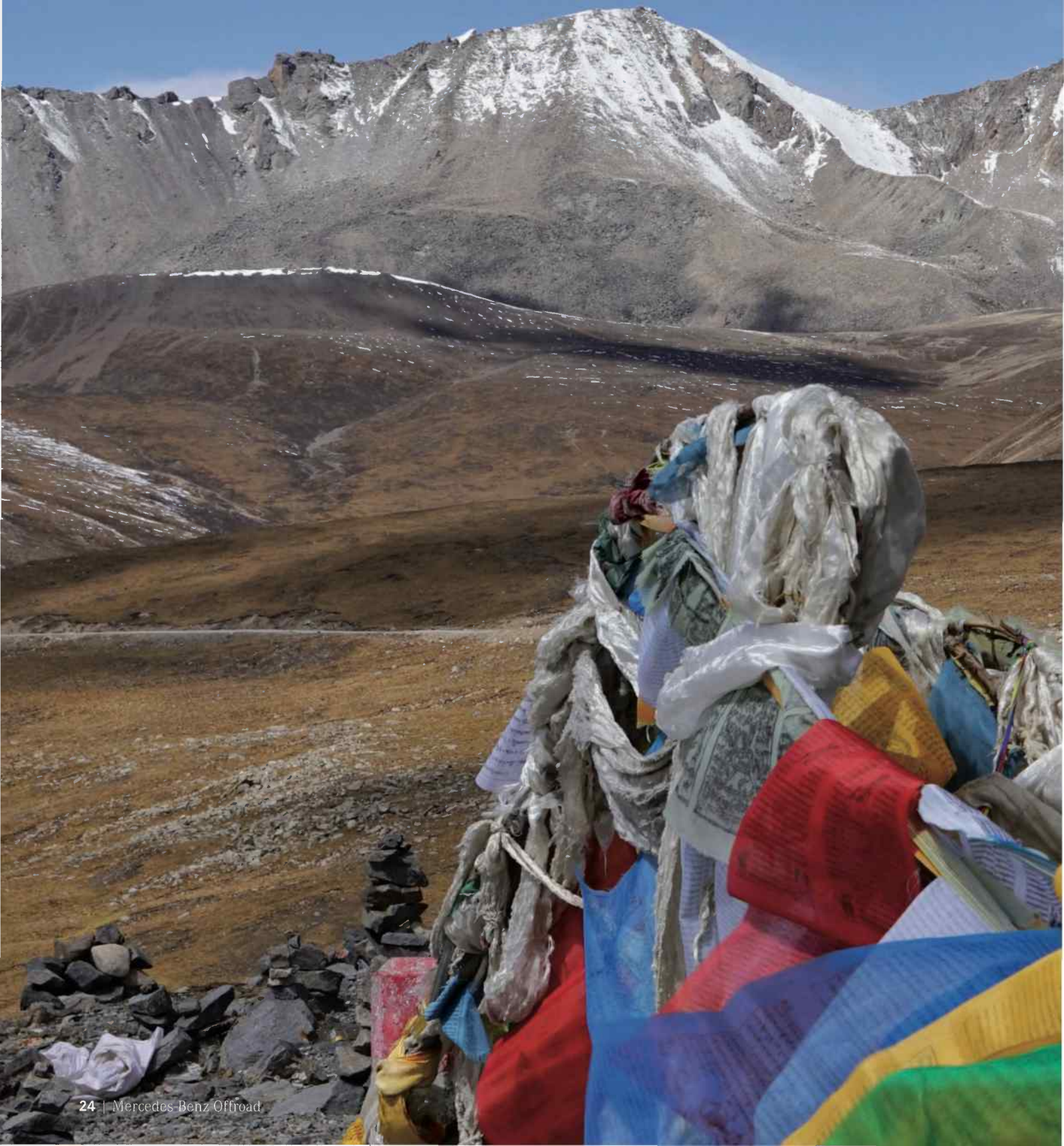


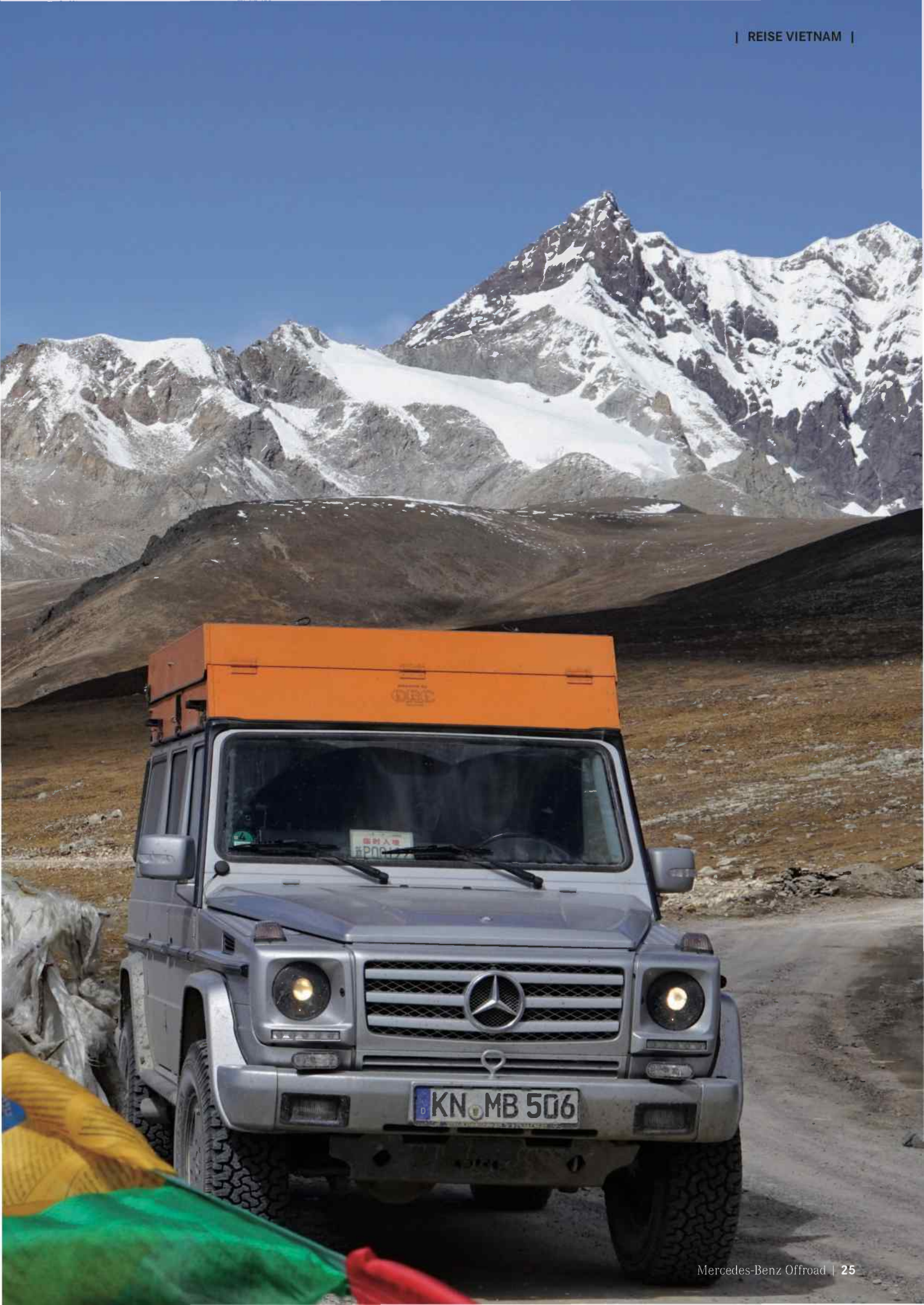
Die Videothek und Bilder-Galerie wurden um einen Video-Clip von der aktuellen Reise an den Polarkreis sowie um Bilder davon erweitert und aus dem Eventkalender ist künftig aktuell zu ersehen, welche Fahrtrainings und Reisen bereits ausgebucht sind. Kurz: Unter www.offroad.mercedes-benz.de oder www.mb-offroad.com gibt es künftig noch mehr zu sehen. Schauen Sie vorbei. □



Nach Osten

Die Abenteuer einer Reise über 20.000 Kilometer von Deutschland nach Vietnam.







Wer eine Reise tut, so kann er was erzählen. Ein Bericht von einer Tour mit zwölf G-Klassen durch atemberaubende Landschaften und fremde Kulturen. Aber auch von den Widrigkeiten eines solchen Abenteuers.

Das Vorhaben an sich ist mutig: In fünf Etappen geht es mit jeweils einer Reise pro Jahr einmal um die Welt. Die erste Teilstrecke stand im vergangenen Jahr auf dem Programm und führte von Deutschland über Polen, Litauen, Lettland, Russland, Kasachstan, Uzbekistan, Tadschikistan, Kirgistan, China und Laos nach Vietnam. Geplant waren 18.000 Kilometer, gefahren sind die zwölf Teilnehmer mit ihren G-Klassen in 52 Tagen letztlich etwas über 20.000 km.

Was an besagten Widrigkeiten lag, die unterwegs für viel Spannung sorgten, im Nachhinein aber einen höheren Erinnerungswert haben, als die atemberaubendsten Sehenswür-

digkeiten, tollsten Ausblicke, komfortabelsten Hotels und besten Straßen.

Dass die Reise trotz einiger Vorkommnisse ein tolles Erlebnis war, belegen die Fotos von unterwegs. Und vor allem die Tatsache, dass sich nahezu alle Teilnehmer für die zweite Etappe in diesem Sommer angemeldet haben, die quer durch Australien führt.

Für die erste nennenswerte Adrenalin-Ausschüttung auf dem langen Weg bis Vietnam sorgte ein Teilnehmer am Abend vor dem Grenzübertritt nach Russland. „Ich glaube, ich habe meinen Kfz-Schein zuhause liegen lassen“. Aber ohne diesen ist die Einreise in die russische Föderation nicht möglich.

Nach exotischen Überlegungen wie einem Kurier im Privatflugzeug, das aber in der Nähe von Rezekne nicht hätte landen können, blieb nur ein realistischer Ansatz: Ein Bote brachte das fehlende Dokument per Auto nach Berlin, DHL deklarier-



te es als brandeilig und gab es der nächsten Linienmaschine nach Riga mit. Dort holte es der Reiseteilnehmer ab und eilte der Gruppe hinterher, um diese bei der ersten Übernachtung in Russland einzuholen. Was denn auch funktionierte.

Keine zwölf Stunden später dann das nächste Desaster. Die Gruppe wartete am Zoll vor den diversen Schaltern, füllte Formulare aus und reiste schließlich nach Russland ein. Bis auf einen Alleinfahrer. Bei ihm war Personalwechsel und eine mürrisch blickende Grenzbeamtin fummelte mit einer alten Holzpinzette an ihrem üppig dimensionierten Stempel, um das aktuelle Datum einzustellen. Als unser Mitfahrer das Elend nicht mehr sehen konnte, holte er seine Solinger Qualitätspinzette aus dem Auto und klopfte an die Scheibe, um edel und gut sein Werkzeug anzubieten. Was wiederum die Dame völlig falsch als „mach mal hinne“ verstand, die Mundwinkel um zehn zusätzliche Grad nach unten klappte und

letztlich die Einreise wegen zu viel Gepäck in der G-Klasse verweigerte.

Die Situation eskalierte bis zum Herbeirufen der Vorgesetzten, deren Mund-Winkelstellung von Haus aus beidseitig bei minus 30 Grad lag. Das Ende aller bilingualen Bemühungen: Keine Einreise und zurück in die EU. Was das Ende der Reise bedeutete, da das Visum bereits an der ersten russischen Kontrolle ein-, bei der Rückfahrt nach Lettland wieder ausgestempelt und damit ungültig wurde. Die Lösung war kreativ. Ein Anruf beim Pechvogel, dass er beim lettischen Posten stehen bleiben solle. Dann Abwarten bis zur nahen Mittagspause und ein zweiter Versuch, als besagte und im bayrischen als Grantlerin umschriebene Zöllnerin zum Essen eilte. Russen im Allgemeinen sind freundliche Menschen und den anderen Grenzbeamten war ihre Kollegin offensichtlich so peinlich, dass sie die Sache mit dem inzwischen eigentlich ungültigen Visum übersahen und unseren Alleinfahrer einreisen ließen.

Die Weiterfahrt über Moskau und Wolgograd bis nach Astrakhan, wo die Wolga bereits gewaltig mäandert und Kasachstan kurz bevor steht, lief alles bestens.

Dann der Anruf: „Ich kann nicht mehr schalten und nur noch im zweiten Gang fahren“. Das Organisations-Auto schloß zu dem G 500 des Baujahres 1999 auf und Technik-Spezialist Charly stöpselte die Star-Diagnose ein. „Die Elektronikplatte im Automatikgetriebe hat einen Hau. Beim 5. Gang öffnet und schließen die Ventile nicht mehr richtig. Das können wir ohne Ersatzteil und dem Zerlegen des Getriebes nicht reparieren.“

Eine kurze Telefon-Recherche brachte das Ergebnis, dass es auf die Schnelle auch im weiteren Umkreis sonst niemand konnte.

Die Not-Lösung war eine kurze Fahrerschulung. „Das Problem tritt nur auf, wenn die Automatik in den 5. Gang schaltet. Also ab jetzt bitte von Hand immer möglichst zügig in den vierten schalten und den fünften für den Rest der Reise vergessen.“ Was bis Hanoi tadellos funktionierte. Wenn auch mit einem etwas hohen Drehzahlniveau.

Der Super-Gau passierte an der Grenze von Kasachstan nach Uzbekistan. Nach einem Biwak in der endlosen Steppe lief alles nach Plan. Außer beim letzten Teilnehmer, der wegen des von den vorausfahrenden G-Klassen zwangsläufig aufgewirbelten Staubs hinterherzuckelte. Seine Beifahrerin hatte sich ihre Visa selbst besorgt und war nach Moskau hinterhergefliegen. Was sie vergessen hatte: Das für sie als Litauerin nötige Kasachstan-Visum auch zu kontrollieren. Es war statt für drei nur für zwei Tage gültig. Hätten Fahrer und Beifahrerin noch abends die Grenze passiert, wäre alles gut gewesen. Aber so war das Visum seit zwölf Stunden ungültig.

Die erste Hoffnung: Alles mit der Zahlung einer Strafe erledigen. Was nicht funktionierte – sie durfte nicht ausreisen, musste mit dem Taxi zurück nach Atyrau und von dort mit dem Flugzeug nach Almaty, um dort der weiteren Entwicklung zu harren. Und diese endete - nach fast einer Woche an Verzögerungen und trotz eingeschalteter Konsulin vor Ort, Gesprächen mit dem litauischen Botschafter in Berlin und vielen anderen Bemühungen - mit dem Gerichtsurteil „fünf



Tage Gefängnis“. Fieser Weise auch noch so gelegt, dass die Freilassung am Samstag erfolgte und sie erst am Montag den Pass zurück bekam. Exakt nach Ablauf der Einreisefrist für China. Für sie war damit die Reise zu Ende. Und das offenbar nur, weil das Verhältnis der ehemaligen Bruderstaaten nicht das Beste zu sein scheint.

„Könnt Ihr mir helfen. Ich stecke fest“. Der Anruf kam übers Mobiltelefon und war eher merkwürdig. Die Fahrt nach Samarkant in Uzbekistan führte über eine breite Asphaltstraße und die Möglichkeiten, einen G festzufahren, waren ungefähr so rar wie funktionierende Tankstellen. Unser Alleinfahrer hatte es dennoch geschafft.

Als begeisterter Angler meinte er, mindestens einmal im Leben einen Fisch im Zeravshan River fangen zu müssen. Gut einen Kilometer von der Straße entfernt und sehr, sehr einsam gelegen. Was hieß, dass der im tiefen Ufersand gestrandete G

500 von der Straße nicht zu sehen und nur schwer zu finden war.

Nach langer Suche und dem ersten Bergeversuch saßen zwei G-Klassen fest. Die finale Rettung brachte erst ein Reise-Teilnehmer, der umdrehte, 200 Kilometer zurück fuhr, auf sicherem Untergrund stehen blieb und mit der Winde beide Havaristen zurück auf festen Boden zerzte.

Wobei bei dieser Gelegenheit das nächste Übel seinen Lauf nahm. Der Antriebsstrang des Service-G machte vorn plötzlich komische Geräusche. Charly zog die vorderen Seitenwellen und kontrollierte deren Kreuzgelenke. Nichts. Vorsichtshalber baute er die vordere Antriebswelle aus, um die Mechanik zu entlasten. Die Geräusche wurden auch mit Zweiradantrieb lauter.

Beim nächsten Reparaturversuch offenbarte sich dann die Ursache: Die kurze Welle zwischen Getriebe und Verteilerge-



triebe lief alles andere als rund. „30 Jahre habe ich Reparatursätze für die homokinetischen Gelenke dabei gehabt und nie gebraucht. Deswegen sind sie dieses Mal zugunsten anderer Ersatzteile daheim geblieben.“

Was de facto nicht hilfreich war. Zumal es in der tadschikischen Hauptstadt Dushanbe für eine G-Klasse von 2004 weder eine passende Welle noch einen Rep-Satz gab. Und die rund 1.000 Kilometer lange Fahrt über den Pamir-Highway entlang der afghanischen Grenze stand bevor.

„Wir brauchen vier Wochen, um die Teile zu bekommen und durch den Zoll zu bringen“ hieß es bei Mercedes-Benz in China, das am Ende des Leidensweges als nächstes Land folgte. Also auch keine Lösung. Die war letztlich ein fliegender Bote, der als deutscher Staatsbürger für Kasachstan und Kirgistan, das wir zwischen Tadschikistan und der Volksrepublik für einige Kilometer streiften, keine Visa benötigte. Sebastian musste auf

den schnellstmöglichen Weg. Mit dem Flugzeug nach Almaty, dann mit einem als Taxi dienenden alten Audi 80 des Nachts über die Berge nach Bishkek in Kirgistan. Sein Reise-Bericht: „Ich habe nicht geglaubt, die Fahrt zu überleben“.

Anschließend ging es per Inlandsflug nach Osh und mit einem weiteren Taxi in stundenlanger Fahrt zum Straßendorf Sari-Tashi kurz vor der chinesischen Grenze.

Dort stand er dann frierend im T-Shirt an der einzigen Tankstelle in weitem Umkreis und übergab das Paket mit zwei Rep-Sätzen. Bevor er den viertägigen Rückweg per Taxi, Bus und Flugzeug über Istanbul nach Hause antrat.

Für den Einbau benötigte Charly zwei Stunden. Die restliche Freizeit an den beiden für chinesischen TÜV und Führerscheine eingeplanten Tagen in Kashgar war das Organisations-Team damit beschäftigt, für die Strecke bis Lijiang im Osten des Reichs der Mitte eine Notversion des detaillierten Roadbooks zu erstellen und auf die Navigations-Tablets der Teilnehmer zu übertragen. Die Chinesen hatten – wie bei der Vortour – wieder einmal bereits erteilte Fahrgenehmigungen für Tibet widerrufen beziehungsweise geändert.

Die jetzt erlaubte Strecke war zwar 2.000 Kilometer länger, aber letztlich interessanter als die ursprünglich geplante und führte weitgehend an den massiven Militärbewegungen in Tibet vorbei. Dank Wegpunkten aus Satelliten-Karten und einer neu errechneten Route erreichten aber alle planmäßig den Potala-Palast in Lhasa, das Basecamp am Mount-Everest und die anderen Höhepunkte von Tibet. Allerdings mit Tücken. Einige Stoßdämpfer verabschiedeten sich dank zu zügiger Fahrweise auf der Piste zum höchsten Berg der Erde und ein G verschied fast nach einem Crash mit einem chinesischen Lkw.

Charly startete auf die abgerissene Auspuffanlage, den gerissenen rechten Krümmer, den zermatschten Kotflügel vorn rechts und den auch ansonsten desolaten Bug. Und meinte: „Da können wir nichts machen“.

Nach einer Nacht des Überlegens im Bergsteiger-Hotel auf 5.100 Metern Höhen revidierte er sein Urteil. Erste Notreparaturen beim örtlichen Kfz-Pfuschler mit angeschlossenem Auto-, Moped- und Fahrrad-Friedhof brachten zumindest den Motor wieder zum Laufen und eine Ausbeul-Aktion mit dem Vorschlaghammer den Bug optisch wieder ungefähr in die richtige Form. Was blieb: Der Motor wurde viel zu heiß.

Der Kühler an sich war zwar heile geblieben, aber das Steuergerät des Original-Lüfters hatte sich beim Aufprall verabschiedet. Früher ein Thema für zwei Kabel, eines mit Plus und eines mit Minus. Heute ein unlösbares Problem. Egal, welchen der vier Anschlüsse am Steuergerät man mit Strom und Masse beaufschlagte – der Lüfter lief kurz rechts herum, dann links. Und blieb anschließend stehen.

Zum Glück gab es einen Bazar im Ort. Und dort für umgerechnet zwölf Euro einen simplen Lüfter für chinesische Traktoren. Dieser ließ sich mit Kabelbindern vor dem G-Kühler befestigen und über einen einfachen Kippschalter und lose Kabel vom Beifahrerplatz aus schalten. Bergauf an, bergab aus.



Für zusätzliche Kilometer beim Organisationsteam sorgte einer der inzwischen schon gefürchteten Anrufe. „Meine Lenkung ist gebrochen, ich kann nicht weiterfahren und weiß auch nicht, wo ich bin.“

Frage: „An welchem Wegpunkt vor uns stehst Du?“. Antwort: „Ich sehe keinen mehr auf dem Navi-Tablet. Aber ich laufe in die Stadt und warte an der Hauptstraße auf Euch“.

Die Stadt hatten wir vor drei Stunden passiert, aber niemanden gesehen. Also fuhren wir mit dem chinesischen Dolmetscher samt dessen Fahrer mit zwei Autos gut 200 Kilometer zurück. Und dreimal die Hauptstraße hinauf und hinunter. Der nächste Anruf: „Wo stehst Du“. Die Antwort: „An der Hauptstraße“. Wang schaltete sich ein und nahm den Hörer: „Bitte gib das Telefon dem nächsten Chinesen neben Dir“. Dann parlierten zwei. Unserer Ansicht nach auf Kantonesisch, aber so genau konnten wir das nicht unterscheiden. Wir

sahen nur, dass unser Dolmetscher kurz sprachlos wurde. Dann das Gespräch höflich beendete und uns erklärte: „Er steht nicht hier, sondern 300 Kilometer weiter in einer anderen Stadt.“

Wir kamen gegen Mitternacht dort an. Die Erklärung für den Irrweg: „Ich habe nicht richtig aufs Navi geschaut und bin statt dem lila Track der roten Hauptstraße nachgefahren, statt rechts abzubiegen.“

Wir delegierten die weitere Hilfe an einen örtlichen Auto-Mechaniker, der noch nachts in seiner Werkstatt anzutreffen war. Denn erstens mussten wir bis morgens zurück zur Gruppe und zweitens hat der Handlungsspielraum eines Technikers von Mercedes-Benz seine Grenzen. Eine, nach dem Freiflug über einen Bahndamm durch einen hereingebogenen Federdom gebrochene Lenkstange auszutauschen, wäre eigentlich in Ordnung. Aber statt des fehlenden Er-



satzteiles ein Stück Baustahl als Notbehelf einzuschweißen, sprengte den rechtlich vertretbaren Rahmen. Unser Übersetzer kam zum Einsatz. „Der Mechaniker weiß jetzt, wie es geht. Die Reparatur musst Du auf eigene Verantwortung machen lassen. Dann kommst Du hinterher.“ Wir lassen den zweiten Wagen und dessen chinesischen Fahrers zur Unterstützung zurück und waren morgens um vier Uhr wieder bei der schlafenden Gruppe. Unser Irrläufer holte uns im Schlepptau des Chinesen nach zwei Tagen wieder ein.

Als letzte nennenswerte Hürde erwies sich dann ein G 500, der in Laos mitten auf der Fahrbahn stehen blieb. Was in 30 Jahren auf Reisen nie passierte, war geschehen: Motorschaden wegen eines kleinen Einpressdeckels an der Ölpumpe, der samt der für die Regelung nötigen Feder herausgesprungen war. Und wer nicht gut schmiert, steht.

Da Europäer eigentlich überhaupt nicht mit dem eigenen Auto durch Laos und Vietnam dürfen, erreichte die Panne die Stärke 12 auf der nach oben offenen Problem-Skala: Entweder passierten alle mit der Sondergenehmigung die Grenze von Laos nach Vietnam - oder keiner. Unser laotischer Dolmetscher telefonierte, wir handelten den Abschlepp-Unternehmer von diebischen 2.500,- auf angemessene 1.000,- Dollar herunter, und Mercedes-Benz schickte aus Vietnam einen zweiten Abschlepper.

Huckepack erreichte der G dann die Grenze, wurde gemeinsam darüber geschoben und auf den zweiten Lkw nach Hanoi verladen, während Fahrer und Beifahrer bei anderen Teilnehmern als Passagiere mitreisten.

Wer eine Reise tut, kann eben was erzählen. Manchmal auch mehr, als einem eigentlich lieb ist. Hauptsache bleibt, es ist eine Geschichte mit Happy End. □

Snow Games

Erlebnisse einer Reise über den Polarkreis.





Sieben kalte und dann sieben warme Winter in Folge prophezeien die alten Lappen im Norden von Finnland. Aber so richtig stimmt diese konsequente Einteilung im Rahmen der globalen Klima-Variabilität auch nicht mehr. Dieses Jahr herrschten zum Beispiel südlich des Polarkreises laue Eiszeiten, nördlich dagegen heftige mit viel Schnee. Also mit besten Voraussetzungen für eine erlebnisreiche Reise.

Finnen sind gelassene Menschen. Und so blieb der Kapitän des Eisbrechers cool, als ihn ein besonders mutiger Passagier fragte, ob er denn am Schluss der Fahrt durchs Packeis statt im Überlebensanzug auch nur in Badehose im Wasser zwischen den aufgebrochenen Eisschollen baden könne. Die diplomatische Antwort: „Von mir aus schon, wenn Sie mir ein ärztliches Attest bringen, dass Sie das überleben.“

Wobei niemand das arktische Seepferdchen machen muss. Der Badeausflug im eiskalten Wasser ist freiwillig, aber „ein irres Erlebnis“, wie jeder bestätigt, der es gewagt hat. Herausgezogen werden alle wieder von der Crew des Eisbrechers „Sampo“. In einer der beiden Varianten „Walross auf dem Bauch“ oder „Walross rücklings“.

Was eine absolut treffende Beschreibung der Bergung ist. Und belegt, dass die anfänglich eher zurückhaltenden Finnen durchaus Humor haben. Vor allem abends im „El Gringo“, wo der Alkohol wie überall im Land verhältnismäßig teuer ist,

aber dennoch in Strömen fließt. „Kennt Ihr“, fragt der mit kariertem Hemd und Thermohosen bekleidete bärtige Einheimische auf dem Hocker rechts, „den Unterschied zwischen einer Hochzeit und einer Beerdigung in Finnland?“ Allgemeines Kopfschütteln unsererseits. „Bei einer Beerdigung ist wenigstens einer nüchtern“.

Wer statt mit dem Auto reist und nicht nur Flugzeug, Bus und Hotel kennenlernt, ist eben mittendrin im Thema Land und Leute.

Beim „Polar Adventure“ von Mercedes-Benz Offroad stehen G-, M- und GL-Klassen zur Verfügung. Bei der Ankunft der Teilnehmer akkurat nebeneinander auf dem Parkplatz des Flughafens Rovaniemi aufgereiht.

Und da die Finnair-Maschine erst am sehr späten Nachmittag, das heißt, eher am frühen Abend ankommt, bleibt wenig Zeit. Nach der Begrüßung steht ein schneller Kaffee auf dem Programm, dann geht es auf die tiefverschneiten und spiegelglatten Straßen ins 120 Kilometer entfernte Hafenstädtchen Kemi.

Zuvor erfolgt die besagte Einweisung in einem Café mit dem Charme eines Fastfood-Restaurants in Flughafen-Nähe. Aber die Finnen mögen das und gehen durchaus auch am Wochenende mit der Familie gemütlich in der nächsten Esso-Tankstelle mit angeschlossenen Pizza-Laden zum Essen.





„Vier Punkte sind wichtig“, erläutert Martin die Regeln während eines Café Latte, Macchiattos oder Espressos:

„Erstens: Die finnischen Autos vor Euch haben Spikes-Reifen. Wir nur die bei uns in Deutschland erlaubten Winterreifen. Also haltet auf eisglatten Straßen viel Abstand. Zweitens: Passt auf Rentiere und Elche am Straßenrand auf. Diese laufen auch unerwartet auf die Straße und Unfälle mit 800 Kilogramm, die durch die Windschutzscheibe kommen, enden böse bis tödlich. Drittens: Beim ML und GL wählt Ihr bitte für diese erste Fahrt das Winter-Fahrprogramm und viertens: Beim G lassen bitte alle die Finger von Tasten, die sie noch nicht kennen. Wann und wie Differentialsperren oder Low Range aktiviert werden, üben wir später.“

Alle halten sich an die vier Gebote und so erreichen denn auch selbst die völlig winterunerfahrenen beiden Teilnehmer aus Singapur wohlbehalten das Ziel.

„Können wir morgen richtig lange ausschlafen?“ Die Reiseleitung zeigt sich eben so konziliant wie der Kapitän bei der Anfrage zum Baden ohne Schutzanzug. „Natürlich. Aber dann versäumt Ihr die Fahrt mit den Snowmobilen übers Meer zur „Sampo“, die Rentier-Schlittenfahrt und natürlich die Fahrt mit dem Eisbrecher“. Alle stehen um 9:30 Uhr bereit, um jeweils einen gefütterten Winteroverall samt Handschuhen, frischen Socken, Stiefeln, Gesichtsmaske und Helm auszufas-

sen. Vom finalen Aussehen der Einzelnen zwar ein Verstoß gegen das Vermummungsgebot, aber Voraussetzung für eine Fahrt mit dem Ski Doo übers zugefrorene Meer zum Eisbrecher. Mit einem Zwischenstopp auf einer kleinen Insel.

„Das ist Kimi, genauer Kimi Räikkönen. Unser schnellstes Rentier“, stellt der traditionell in rot-blau gekleidete Finne mit Holztaße und Messer am Gürtel sein Ass im Renn-Stall vor. Und Kimi geht auch wirklich ab wie Schmidts Katze. Inklusiv spektakulärer Drifts über alle vier Hufe und Regelverstößen beim Boxenstopp.

Dann wieder aufs Snowmobil. Normalerweise führt die Fahrt direkt bis zum Eisbrecher, der parallel vom Hafen aus





zum Treffpunkt auf dem zugefrorenen Meer eilt. Wegen einer Eisspalte müssen dieses Mal alle die letzten 200 Meter bis zur Gangway zu Fuß zurücklegen.

An Bord hängen derweil völlig aufgeregte Chinesen an der Reling. Sie sind bereits in Kemi an Bord gegangen und jetzt davon überzeugt, die Rettung von Schiffsbrüchigen zu erleben. Wir lassen sie in dem Glauben. Schließlich sollen sie zurück im Land der Mitte auch etwas zum Erzählen haben.

Die „Sampo“ bricht los. Für Landratten ein ziemlich einmaliges Erlebnis. Dünnes Eis wird bereits vom Bug des Schiffes

zerteilt, bei dickem Packeis rammelt der halbe Rumpf auf das Hindernis, bevor die zwei Elektromotoren umgeschaltet werden und es zurück geht, um mit einem neuem Anlauf das Eis zu brechen.

Anblick und Geräuschkulisse sind beeindruckend. Halbmeterdicke Eisplatten schrammen an der auf fünf Zentimeter Materialdicke verstärkten Bordwand vorbei, schieben sich übereinander und Risse bilden back- wie steuerbords abstrakte Muster in der bis zum Horizont reichenden strahlend weißen Fläche.

Das Aha-Erlebnis für technikinteressierte Passagiere ist der Maschinenraum des Schiffes der Karhu-Klasse aus den 60er Jahren: Vier Zweitakt-Dieselmotoren von Wärtsilä-Sulzer sowie fünf kleine Hilfsdiesel erbringen rüttelnd, schüttelnd und unter beachtlichem Lärm eine maximale Leistung von 8.800 PS, die dem Antrieb der Strom-Generatoren und letztlich der elektrisch betriebenen Schrauben dienen.

Wer vor dem Haupt-Diesel verweilt, kann den fallenden Tröpfchen im Schauglas der Bosch-Einspritzpumpen oder den Ventilen der Langsamläufer beim Öffnen und Schließen zusehen.

Am Abend beginnt es zu schneien und die Rückfahrt mit den Snowmobilen zum Festland gerät zum Abenteuer. Zumindest für den vorausfahrenden Guide, der bei Sichtweiten unter zehn Metern den Weg durchs Weiß finden muss. Nebel ist nichts gegen die unzähligen Flocken, die sich als nasser Brei auf den vom Atem angewärmten Visieren der Helme ansammeln.

Der Schneefall hält auch noch abends beim kurzen Spaziergang durch ein weiß überpudertes Kemi zum „Snow Castle“. Wir trinken Wodka-Cranberrie aus Eiskrügen und essen on the Rocks auf 40 Zentimeter dicken Tischplatten aus massivem Eis. Mit Decken gegen das Tropfwasser auf den Knien. Die Skulpturen aus Eis, Wandreliefs in den Schneegewölbe der Schlafzimmer, die Honey Moon-Suite und die Traukapelle schauen wir uns nur an. Um hier mit Spaß zu übernachten, muss man jung und verliebt genug sein.

Mit den dank der Standheizung wohligh vorgewärmten G-Klassen und SUV gerät die Fahrt über Rovaniemi nach Luosto zur leichten Übung. Trotz spiegelglatten Eisflächen, tiefen





Spurrillen im festgefahrenen Schnee und gelegentlich auch hohen Verwehungen.

Geplante Zwischenstopps sind ein Besuch bei Santa Claus und im Arktikum-Museum. Noch vor 20 Jahren residierte der Weihnachtsmann in einem kleinen Blockhaus am Polarkreis und beantwortete ein paar tausend Briefe von Kindern, die Ihren Wunschzettel mit der Postadresse „An den Weihnachtsmann“ irgendwo auf der Welt eingeworfen hatten. Heute arbeiten mindestens drei davon im Schichtdienst, um dem Besucheransturm im „Santa Claus Village“ gerecht zu werden. Das aktuelle Postaufkommen: bis zu 750.000 Briefe im Jahr.

Von Pauschal-Kurzurlaubern aus Fernost, Russland und auch Europa weitestgehend verschont ist das Arktikum mit seinen Exponaten zum harten Leben sowie der Fauna und Flora jenseits des Polarkreises. Ein einstündiger Rundgang reicht aus, um zu verstehen, was Einsamkeit wirklich bedeutet.

Dass dieser Teil Lapplands mit 1,7 Einwohnern pro Quadratkilometer zu den am dünnsten besiedelten Regionen der Erde gehört, verdeutlicht auch die Weiterfahrt. Vier entgegenkommende Fahrzeuge auf 120 Kilometern sind nicht die Welt.

Tagesziel ist eine im tiefverschneiten Wald bei Luosto gelegene Cart-Strecke. Der Auftrag: Driften und nochmals Driften,

um als Schnellster einen Pikkolo samt hölzerner Siegerplakette zu erringen.

Dass es für die ersten drei jeweils nur 0,2 Liter gibt, liegt an der rigiden finnischen Gesetzgebung für Alkohol am Steuer.

Nach einer ersten Nacht in einem Blockhaus aus dicken Baumstämmen mit offenem Kamin, eigener Sauna und einem vier Meter langen Bett über die gesamte Breite der Hütte geht es morgens dann auf Snowmobilen durch den Wald, über die Baumgrenze hinaus auf die Höhenzüge mit ihren von Wind und Schnee zu unglaublichen Skulpturen geformten Bäumen – und zum Hundeschlittenfahren.

Sechs Hunde bedeuten einen 6x4-Antrieb der besonderen Art. Nichts dreht durch, die Traktion ist perfekt und der Vortrieb so beachtlich, dass Anfänger sich anstrengen müssen, neben dem Festhalten in Kurven nicht das Gewicht verlagern, das Mitschieben an Steigungen und das krampfhaft Treten eines als Bremse dienenden Kralleneisens in Gefällen zu vergessen. Das ist eindeutig Offroad der urigen Art.

Was nicht heißt, dass man nach einem Tag als Musher und im Sattel eines Ski Doos auf dem Weg zum Flughafen in Rovaniemi nicht gern wieder G-, GL- oder M-Klasse fährt. Vollklimatisierung, Lenk- und Bremsunterstützung, DISTRONIC und Fahrkomfort auf allen Wegen haben auch ihre Vorteile. Und bescheren keinen Muskelkater. □

Fröhliche Eiszeiten im Jahr 2016

Im kommenden März führt die Fly & Drive-Reise „Arctic Adventure“ von Schweden über den Polarkreis nach Luosto in Finnland. Inklusiv sind neben einem Fahrtraining in Sorsele auch wieder ein Tag auf dem Eisbrecher, der Besuch von Santa Claus und dem Arktikum sowie zwei Tage mit einer Ice Kart-Challenge, einer Snowmobil-Tour durch die Wälder und einer Hundeschlitten-Fahrt. Mehr Informationen finden sich unter www.offroad.mercedes-benz.de oder www.mb-offroad.com.



Kontrast-Programm

Die Onroad-Trainings von Mercedes-Benz Driving Events.

Das Angebot an Onroad-Trainings ist bei Mercedes-Benz Driving Events noch deutlich umfangreicher als die Möglichkeiten, offroad viel Fahrspaß zu erleben und im Gelände mehr Sicherheit mit dem Geländewagen oder SUV zu erlangen.

Was Wunder, da es für die Straße neben den verschiedensten Fahr- auch noch spezielle Trainings für Führerschein-Neulinge, Berufsfahrer oder ambitionierte Sportfahrer gibt. Plus einem Eco-Kurs, um bei Verbrauchs-Messfahrten das stets vorhandene Einsparpotential des eigenen Fahrzeuges zu erkennen.

Extreme Brems- und Slalomübungen auf einer 45 Meter breiten und 700 Meter Kilometer langen ehemaligen Landebahn – das alles bietet das neu ins Programm aufgenommene Onroad-Training in Leipheim. Der ehemalige Fliegerstandort der Bundeswehr südöstlich von Stuttgart liegt direkt an der A8 und ist ein idealer Standort für anspruchsvolle Fahrübun-

gen bei den hier stattfindenden Compact-, Basic-, Advanced- und Berufsfahrerkursen.

Wie bei den Offroad-Trainings gibt es in diesem Jahr auch erstmals onroad die Möglichkeit, ein ganz individuelles Einzelcoaching zu buchen. Der Teilnehmer entscheidet, ob er mit einem nur ihm zur Verfügung stehenden Instruktor in Boxberg, Groß Dölln, Leipheim oder Mendig maximalen Fahrspaß erleben und möglichst viel dazu lernen möchte. Denn: Die bei einer Gruppe zwangsläufig entstehenden Warte- und Standzeiten entfallen und es bleibt deutlich mehr aktive Fahrzeit für ein ganz auf die eigenen Wünsche und Fähigkeiten zugeschnittenes Training. Und da mit allen zur Wahl stehenden Fahrzeug-Klassen von Mercedes-Benz.

Die perfekte Einstimmung auf die Onroad-Trainings bietet das „Summer Movie“, das vergangenes Jahr auf den Strecken in Boxberg und am Hockenheimring entstand. Haupt-Darsteller sind Teilnehmer der Trainings sowie die DTM-Profis Pascal Wehrlein, Gary Paffett und Christian Vietoris, die zudem reichlich Tipps mit auf den asphaltierten Weg geben. Zu sehen ist der Film unter www.mercedes-benz-events.com.

Unter der gleichen WEB-Adresse finden sich zudem Informationen zu allen Trainings sowie zu Terminen und Preisen. Zudem steht der aktuelle Katalog der Mercedes-Benz Driving Events als PDF-Datei zum Download bereit. □



Anzeige
Driving Events



Down under

Das Abenteuer, eine Reise mit der eigenen G-Klasse durch Australien vorzubereiten.

Eine Reise beginnt stets mit den Vorbereitungen. Visa und eventuell ein Carnet de Passage müssen beschafft, das Auto gepackt und Fähre, Container samt Flug-Tickets oder Hotels gebucht werden. Nichts Aufregendes.

Bei der zweiten Etappe unserer Reise um die Welt, die im Spätsommer von Darwin nach Sydney durch den australischen Kontinent führt, begann das Abenteuer bereits bei diesen Pflichtübungen.

Eigentlich ist man bei diesem Reiseziel erst einmal durchaus wohlgemäß. Statt wie bei der ersten Etappe der Weltreise von Mercedes-Benz Offroad, die 2014 von Deutschland nach Hanoi führte, gilt es schließlich statt elf Grenzen nur eine zu meistern. Und anstelle von sieben Visa ist nur ein Visum

nötig. Wobei letztere Hürde die niedrigste ist: Online beantwortet man in 18 Schritten einen Fragenkatalog, bestätigt, dass man beispielsweise kein Terrorist ist – und in kürzester Zeit wird das Visum erteilt. Ebenfalls online.

Zur wahren Herausforderung wird die Einreise mit der eigenen G-Klasse. Wer als Flug-Passagier in Australien landet, ist gut beraten, kein Camper mit eigener Ausrüstung zu sein. Sonst kann es leicht passieren, dass der Reisende am Flughafen sein Zelt aus dem Rucksack wursteln, vor Ort die mitgebrachten Heringe nochmals säubern, den Reißverschluss vom letzten anhaftenden europäischen Staub befreien und die Sohlen seiner Wanderschuhe schrubben muss. Wer das alles nicht tun möchte, kann gleich wieder zurückfliegen.

Im Vergleich zur Einfuhr eines Geländewagens ist das aber alles Kinderkram. Was daran liegt, dass es an der G-Klasse, mit der wir dann 8.000 Kilometer durchs Land reisen wollen, unendlich viel mehr zu putzen, schrubben, entstauben, polieren, entfetten, desinfizieren und nachlackieren gibt.

Die australische Drohung an alle, die es lockerer angehen wollen: Entweder wird dem Fahrzeug die Einreise verweigert und sein Besitzer kann es gleich wieder gen Europa zurückverschiffen oder der beanstandete Geländewagen steht unter Umständen für Wochen im Hafen, bevor er nach einer Reinigungs- und Ausgas-Aktion von den Behörden freigegeben wird. Weitere Hürden sind das Gepäck im Fahrzeug: „Verboten sind alle rezeptpflichtigen Medikamente, wie beispielsweise die Anti-Baby-Pille, wenn kein gültiges Rezept und kurzes Schreiben des zuständigen Arzt auf Englisch vorliegt.“ Oder: „Auch wenn es mit Holzschmuck oder Daunenschlafsäcken beim Zoll keine Probleme gibt, sollte man diese deklarieren, da sie ebenfalls aus pflanzlichem beziehungsweise aus tierischem Material bestehen.“

Aber noch viel umfangreicher ist das Merkblatt des „Department of Agriculture“, das 84 Punkte umfasst und bei der Einfuhr eines Fahrzeuges nach Australien zum Maß des Erfolges wird. Lässt man die Vorgaben zur Reinigung einer Baggerschaufel oder einer Kippmulde bei einem Lkw oder der Hydraulik bei einem Radlader unbeachtet, bleiben immerhin noch rund 60 Positionen, die für einen Geländewagen wie die G-Klasse – und jeden anderen Pkw – gelten. Zum Beispiel:

- Gummibezug von Fußpedalen entfernen und reinigen.
- Seitenverkleidungen entfernen und dahinter reinigen.
- Sämtliche Motorschutzgummis zur Reinigung und Kontrolle entfernen.
- Auf jeder Kühlerseite die senkrecht verlaufende Hohlstruktur überprüfen und gegebenenfalls zum Reinigen spülen.
- Abdeckungen von Kugellagern entfernen (falls möglich).
- Kühler und Ölkühler von beiden Seiten spülen, damit Lamellen sowie Stege absolut sauber sind und keine tote Mücke mehr zwischen den Lamellen zu finden ist.

Was das in der Praxis heißt? Wir haben unsere G-Klasse vier Tage lang zu zweit geputzt. Zugegeben: Bei dem weit gereisten Exemplar der Gattung G 500 hatten sich in Kotflü-



gelfalzen, den Rohren des Rahmens, über dem Unterbodenschutz, dem Tank und im Kühler nicht nur ein paar Grashalme abgelagert.

Da fand sich Sand aus der Sahara, Matsch auf dem Amazonas, Vulkanasche aus Chile, Schlamm aus Tadschikistan und Morast aus vietnamesischen Reisfeldern. Wer viel reist, bringt eben auch viel mit nach Hause.

Gefühlt wurde die Aktion lächerlich, als wir mit einer ausgedienten elektrischen Zahnbürste das Gaspedal, die Türfalze und Schösser putzten. Statt mit Zahnpasta mit Fettlöser.

Entfettet wurden von uns gemäß den Vorgaben des Landwirtschaftsministeriums zudem die Chromkugeln der Vorderachse, die letzten am G vorhandenen Schmiernippel, der Kopf der Anhängerkupplung und die Schließkeile der Türen. Sisyphos lässt Grüßen.

Zumal der Frust groß war, als wir nach vier Tagen für den australischen Zoll noch einige Bilder der G-Klasse von vorn, unten, seitlich und hinten machen mussten. Alles, was wir beim Putzen nicht ganz sauber bekamen, hatten wir schon mit schwarzem Schutzlack schmutzdicht versiegelt – aber dennoch waren auf den Bildern noch eine Staubkante am Türgummi, ein Schmutzfleck am Innenkotflügel oder ein Dreckrand am Türschweller zu sehen. Das einzige, was da noch half, war Photoshop.

Die letzte Illusionen nahm uns dann die Spedition in Hamburg mit einem Anruf: „Wir haben das Autos vor dem Verschiffen nochmals durchgesehen und einiges herausgenommen, das beim australischen Zoll für Ärger sorgen und die Einfuhr verzögern könnte. Wir schicken es an die Heimatadresse zurück.“

Was zuhause ankam, war eine Euro-Palette. Die Schachteln enthielten aus den drei Autos für die Vortour, was anrühlich war: etliche Stangen Zigaretten, alle Boxen mit Medikamenten, alles Brennbares wie Gaskartuschen für die Kocher, Caramba-Sprühöl, ein Gaslötkolben und alle Gewürze wie Pfeffer oder Paprika aus den Bordküchen der Reise-G.

Das einzige, was uns bei der Aktion „klinisch sauberer G für Australien“ tröstete: Wir haben in vier Tagen mühsamen Putzens richtig viel für den Werterhalt der G-Klasse getan. Denn wo kein Schmodder, ist auch kein Rost. □



Eis-Zeiten

Eis und Schnee am Polarkreis bei der Arctic Experience 2016 erleben.

Die Faszination einer Reise über den Polarkreis mit einem Winter-Fahrtraining verbindet die Arctic Experience im März 2016.

Nach einem eintägigen Fahrtraining auf dem zugefrorenen See im schwedischen Sorsele führt die Reise mit zur Verfügung gestellten G-, GLS, GLE- oder GLC-Klassen durch den arktischen Winter nach Finnland. Und über den Polarkreis. Insgesamt sind es rund 600 Kilometer auf verschneiten Straßen, bis über Kemi und Rovaniemi der kleine Ort Luosto erreicht ist.

Zum erlebnisreiche Programm des siebentägigen Abenteurers gehören: Ein eintägiges Winter-Fahrtraining in Sorsele, bei dem die Teilnehmer unter Anleitung der erfahrenen Instrukturen von Mercedes-Benz Driving Events am Vormittag mit den für die Reise zur Verfügung gestellten SUV und G-Klassen üben und am Nachmittag mit spikesbereiften Pkw noch mehr Fahrspaß erleben. Im finnischen Kemi geht es dann nach einer Fahrt mit dem Snowmobil über das Eis des Bottnischen Meerbusens an Bord des Eisbrechers „Sampo“, der alle auf dem zugefrorenen Meer erwartet.

Nach einem Abendessen im Eisschloss LumiLinna und einer zweiten Übernachtung in der Hafenstadt führt die Reise über Rovaniemi nach Luosto. Unterwegs steht ein Besuch des Museums „Arktikum“ auf dem Programm, um einen Eindruck vom harten Leben im hohen Norden zu bekommen, wo in einsamen Blockhäusern des Winters auch einmal ein Bär durchs Küchenfenster schaut und der Polarfuchs seine Spuren im Neuschnee vor der Hütte hinterlässt.

Der zweite Besuch auf der Fahrt gilt dem Weihnachtsmann, der am Polarkreis sein Domizil hat und jedes Jahr die Kinderbriefe aus aller Welt beantwortet.

Das fahrerische Können wird nicht nur auf den winterlichen Straßen gefordert, sondern am späten Nachmittag auch bei einer Rundstrecke mit Ice Carts. Und dann bei einer eintägigen Tour mit dem Snowmobil durch tief verschneite Wälder. Die Belohnung: zwei Abende vor dem Kamin im romantischen Blockhaus mit eigener Sauna.

Eine Hunde- und Rentierschlitten-Fahrt gehören zum Polarkreis wie die märchenhaft verschneiten Wäldern, Eiszapfen vor den Fenstern, Eisblumen wie aus dem Bilderbuch und Schnee, der bei jedem Schritt unter den Schuhsohlen knirscht. Vorausgesetzt natürlich, der Wettergott spielt mit. Aber wo sonst als am Polarkreis soll richtiger Winter herrschen?

Eine zweite Reise findet analog von Rovaniemi (Ankunfts-Flughafen) über Luosto und Kemi nach Sorsele (Abflug ab Arvidsjaur) statt. Die wichtigsten Daten:

Fahrzeuge:	G-, GLS-, GLE und GLC-Klassen
Reisetermin 1:	06. bis 12. März (von Arvidsjaur nach Rovaniemi)
Reisetermin 2:	16. bis 22. März (von Rovaniemi nach Arvidsjaur)
Anmeldeschluss:	November 2015 <input type="checkbox"/>

Weitere Informationen finden sich im Internet unter www.offroad.mercedes-benz.de.





Go West

Die dritte Etappe der Reise um die Welt führt 2016 von Alaska nach Mexico.

Die nächste Etappe der Reise um die Welt von Mercedes-Benz Offroad führt 2016 von der Pazifik-Küste in Alaska über die Halbinsel Baja California an den Atlantik in Mexico.

Die legendäre Panamericana ist der rote Faden für die Reise. Allerdings nur die wildesten und schönsten Strecken davon, ansonsten definieren Abstecher ins Hinterland, auf denen der G seine wahre Klasse beweisen kann, berühmte Pfade wie der Alaska Highway oder die faszinierendsten Kilometer der Route 66 das Maß des automobilen Genusses.

3.000 Flüsse, drei Millionen Seen, 10.000 Gletscher – wenn schon in Amerika alles größer ist, dann kann Alaska als größter Bundesstaat der USA noch einiges draufsetzen. Schon auf den ersten Kilometern nach der Abholung der Fahrzeuge in Anchorage öffnen sich gewaltige Panoramen über die Fjorde und die stark vergletscherten Chugach Mountains. Danach geht es auf der Fahrt ins fast menschenleere Landesinnere auf den 6000er-Eisgipfel des Mount McKinley zu. Im Nationalpark um den Berg und auf dem Denali Highway, der ersten längeren Schotterpiste der Reise, wartet mit Glück das volle Tierprogramm: Elche, Grizzlybären, Wölfe und Karibus, die nordamerikanische Rentierart.

Auf dem Top of the World Highway klettert die Route hoch über der Baumgrenze hinüber nach Kanada. Erster Stopp: Dawson City am Klondike, die legendäre Goldstadt von 1898. Jack London holte sich hier Stoff für seine Abenteuerromane – und ein Abend in den urigen Bars oder bei „Diamond Tooth Gerties“ bleibt in Erinnerung.

Kurvige Holperpisten durch die Berge des Yukon Territory, lange Kilometer auf dem Alaska Highway, die Reise wird kein

Zuckerschlecken. Doch dann folgen die zackigen Gipfel der Rocky Mountains und die unendliche Wälder im Norden von British Columbia, in denen immer wieder Schwarzbären die Straße kreuzen. Nach einem letzten Pistentag durch dürres Ranchland ist Vancouver am Pazifik erreicht.

Weiter geht es durch Oregon und Washington mit Westernstädtchen und dramatischen Bergszenarien um den legendären Mount St. Helens. Zurück an der Küste schlängelt sich die Route durch die Redwoodwälder Nordkaliforniens, führt zu den roten Canyons von Utah und Arizona.

Ein Stopp am Grand Canyon, dann stehen Pisten zu den großartigen Felsformationen tief im Hinterland des Colorado Plateau auf dem Programm.

Nach den Grenzformalitäten beginnt in Mexicali eine andere Welt mit schier unendlichen Baumwollfeldern und der Wüste von Baja California: Dürre, Kakteenwälder, schroffe Felsen, an denen sich die Piste den tiefblauen Golf von Kalifornien entlang hangelt. Mit der Fähre wird das Herzland Mexikos mit alten Silberstädten wie San Luis Potosi erreicht. Und letztlich das Reiseziel – die Atlantik-Küste. Die wichtigsten Daten zur Reise:

Fahrzeuge	eigene G-Klasse,
Termin:	ca. 30. August bis 12. Oktober 2016
Anmeldeschluss:	Dezember 2015 <input type="checkbox"/>

Weitere Informationen finden sich im Internet unter www.offroad.mercedes-benz.de.



Fortbildung

Das Angebot an Offroad-Fahrtrainings im Sommer und Winter.



Mercedes-Benz Offroad betreut seit April diesen Jahres im Daimler-Werk Bremen den Offroad-Parcours „The Rock“. Auf der spannenden 963 Meter langen Strecke mit einer 70 beziehungsweise 80prozentigen Auf- und Abfahrt, Schrägpassagen und vielen anderen Hindernissen werden neben Testfahrten für Besucher des Kundencenters auch halbtägige Offroad-Fahrtrainings sowie ein- und zweitägige Veranstaltungen im norddeutschen Umfeld angeboten. Zusätzlich zu den vielen anderen Fahrtrainings im Sommer und Winter 2015/16.

Alle Trainings finden im Rahmen der Mercedes-Benz Driving Events mit der G-, GLS-, GLE-, GLC- und GLA-Klasse statt. Gezeigt wird dabei, was diese Geländewagen zu leisten vermögen.

Und das ist viel. Damit Trainingsteilnehmer nicht überfordert werden, gliedert sich das Angebot denn auch in Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene. Die Unterteilung bei den jeweiligen Trainings-Orten:

Offroad bei Biberach

Basic-Training. Ein erlebnisreicher Fahrtag für Anfänger oder auch Familienmitglieder, an dem niemand überfordert wird. **Trainingsinhalte:** Auf-/Abfahrten, Schrägfahrten, Waldauffahrten, Rundstrecke, Schlamm- und Wasserdurchfahrt, Verwindung, Funktion der Fahrzeug-Navigation. **1-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende gegen 16:30 Uhr.

Advanced-Training. Ein eintägiger Offroad-Fahrkurs, der mehr Sicherheit beim Meistern schwieriger Geländeabschnitte vermittelt. **Trainingsinhalte:** Schrägfahrten, Sandstrecke, Waldpassagen, Steil-Auf- und Abfahrten, Rundstrecke, Schlamm- und Wasserdurchfahrt, Niedrigreißwert-Ab- und -Auffahrt, Verwindung, ABS-Brems- und Handlingstrecke, Fahrzeug-Bergung mit Gurten. **1-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende gegen 16:30 Uhr.

Perfection-Training. Jeweils von Samstag bis Sonntag dauert das Training in einer besonders kleinen Gruppe. **Trainingsinhalte:** Schrägfahrten, Sandstrecke, Waldpassagen, Steil-Auf- und Abfahrten, Rundstrecke, Schlamm- und Wasserdurchfahrt, Niedrigreißwert-Ab- und -Auffahrt, Verwindung,



ABS-Brems- und Handlingstrecke, Fahrzeug-Bergung mit Gurten, Trial. **2-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende am 2. Tag gegen 16:30 Uhr.

G-class-Training. Als einziger Geländewagen von Mercedes-Benz hat die G-Klasse drei manuell schaltbare Differentialsperren und – je nach Modell – zusätzlich ein elektronisches 4ETS-System. Was beim Einsatz mit Sperren, bei Fahrten auf Eis- und Schnee, bei Wasserdurchfahrten oder bei extremen Auf- und Abfahrten alles zu beachten ist, zeigt das Training speziell für die Fahrer der G-Klasse. **Trainingsinhalte:** Schrägfahrten, Sandstrecke, Waldpassagen, Steil-Auf- und Abfahrten, Rundstrecke, Schlamm- und Wasserdurchfahrt, Niedrigreißwert-Strecken, Verwindung, Funktion der Antriebs-Technik sowie der Assistenz-Systeme. **1-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende gegen 16:30 Uhr, Offroad-Gelände bei Biberach.

Extreme G-class-Training. An zwei Tagen zeigen erfahrene Instrukturen, wie man auch in wirklich schwierigem Gelände sein Ziel erreicht, ein umgekipptes Fahrzeug wieder aufrichtet, sich im Abseits der Zivilisation bei Pannen selbst hilft oder mit einer Seilwinde auch extreme Hänge bergauf wie bergab meistert. **Trainingsinhalte:** extreme Auf- und Abfahrten, schwierige Waldpassagen, Extremabfahrt auf Kies, tiefe Wasserdurchfahrt, ABS-Brems- und Handlingstrecke, Trial, Aufstellen eines gekippten Fahrzeugs, Reifen- und Kühler-Notreparatur, Traktions-Systeme und allgemeine Fahrzeugtechnik. **2-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende am 2. Tag gegen 16:30 Uhr, Offroad-Gelände bei Biberach.

Offroad in Profen

Basic-Training. Ein anspruchsvolles Gelände mit viel Sand und anderen spannenden Strecken erwartet die Teilnehmer im Tagebau von Profen. **Trainingsinhalte:** Auf-/Abfahrten, Schrägfahrten, Verwindungen und Rundstrecken. Zum Einsatz kommen hier wegen der Anforderungen an die Bodenfreiheit nur die M- und GL-Klasse mit Offroad Technik-Paket sowie die G-Klasse. **1-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende gegen 16:30 Uhr.



Advanced-Training. Ein zum Teil schwieriges Gelände mit langen Sand-Passagen und neuen Herausforderungen für die Teilnehmer. **Trainingsinhalte:** Schrägfahrten, Sandstrecke, Steil-Auf- und Abfahrten, Rundstrecke, Niedrigreißwert-Ab- und -Auffahrt, Verwindung, Fahrzeug-Bergung mit Gurten. Zum Einsatz kommen hier wegen der Anforderungen an die Bodenfreiheit nur die M-, und GL-Klasse mit Offroad Technik-Paket sowie die G-Klasse. **1-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende gegen 16:30 Uhr.

Offroad in Bremen

Advanced-Experience. Sand, Schlamm und naturbelassene Pisten durch den Wald sorgen auf dem fast 400 Hektar großen Offroad-Gelände zwischen Osnabrück und Bremen für viel Fahrspaß. Und garantieren an zwei Fahrtagen viel Abwechslung. **Trainingsinhalte:** Schrägfahrten, Sandstrecke, Waldpassagen, Steil-Auf- und Abfahrten, Rundstrecke, Schlamm- und Wasserdurchfahrt, Verwindung, Handlingstrecke. Damen-Programm (ohne Fahrteil) mit Tennis, Spa etc. im 4-Sterne-Hotel möglich. Zum Einsatz kommen hier die G-, M- und GLK-Klasse, übernachtet wird am Gelände in einem 4-Sterne-Hotel. **2-tägig.** Beginn Samstag um 10:00 Uhr, Ende am Sonntag gegen 16:00 Uhr.

Compact-Training. Ein erlebnisreicher Vor- oder Nachmittag für Anfänger oder auch Familienmitglieder, an dem niemand überfordert wird. **Trainingsinhalte:** „The Rock“ mit Auf-/Abfahrten, Schrägpässen, Verwindungsstrecken und einer Rundstrecke, kurze theoretische Einweisung. **1/2-tägig.** Beginn um 10:00 bzw. 14:00 Uhr, Ende gegen 14:00 Uhr bzw. 17:00 Uhr.

Fascination-Tour*. Ein erlebnisreicher Offroad-Fahrtag auf der kurzen, aber spannenden Rundstrecke mit einer 70% Steil- und 80% Abfahrt, Schrägfahrten, Verwindung und einer Rundstrecke. **1-tägig.** Beginn um 09:00 Uhr. Ende gegen 16:00 Uhr.

G-class-Experience*. Die Legende selbst erfahren: An diesem Offroad-Fahrtag erleben die Teilnehmer unter Anleitung eines erfahrenen Instructors hautnah die seit nunmehr 35 Jahren gebaute G-Klasse. Auf dem Programm stehen Schrägfahrten, Sandstrecken, Waldpassagen, Steil-Auf- und Abfahrten, Schlamm- und Wasserdurchfahrt sowie eine Rundstrecke. **1-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr. Ende gegen 17:00 Uhr.

Ein Mann, ein Auto, ein Instruktor

Exklusives Einzel-Coaching in Biberach oder Bremen. Der Teilnehmer bestimmt, ob er mit einem gestellten Fahrzeug oder mit dem eigenen SUV oder Geländewagen von Mercedes-Benz teilnehmen möchte. Auch wenn es eine GLA, GLC, GLE- oder GLS-Klasse ohne Offroad-Technikpaket ist. Denn bei diesem Training wird jeder ganz individuell betreut und der Instruktor wählt die entsprechenden Strecken. **Trainingsinhalte:** nach Wunsch. **1-tägig in Biberach, ½ tägig in Bremen.** Beginn und Ende nach Vereinbarung.

Offroad im Winter

Mehr Sicherheit beim Fahren auf Schnee und Eis vermitteln die Winter-Offroadtrainings in Kitzbühel.

Nach einer kurzen Theorie und Einweisung in die zur Verfügung gestellten G-, GLS-, GLE- oder GLC-Klasse fahren die Teilnehmer unter Anweisung erfahrener Instrukturen.

Das weitläufige Gelände bietet bei entsprechender Witterung vereiste Wege und schneebedeckte Fahrbahnen, dazu Steilauf- und Abfahrten sowie Verwindungs- und Schrägpässen, die – wenn der Winter nicht hält, was er verspricht – auch bei fehlendem Schnee viel Fahrspaß bieten und Fahrer wie Fahrzeug fordern. Angeboten werden:

Compact-Training. Ein erlebnisreicher Vormittag für Anfänger oder auch Familienmitglieder, an dem niemand überfordert wird, wenn erfahrene Instrukturen mit Ihnen an nicht zu steilen Hängen und auf glatten Flächen die Grundlagen des Fahrens auf Eis und Schnee aufzeigen. **Trainingsinhalte:** Auf-/Abfahrten, Schrägfahrten, Verwindung, Anfahren und Bremsen auf glattem Untergrund. **1/2-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr, Ende gegen 12:30 Uhr.

Basic-Training. Ein eintägiges Offroad-Fahrtraining, das unter winterlichen Bedingungen mehr Sicherheit beim Meistern schwieriger Geländeabschnitte vermittelt. **Trainingsinhalte:** Schrägfahrten, Steil-Auf- und Abfahrten, Schlamm- und Wasserdurchfahrt, Niedrigreißwert-Ab- und -Auffahrt, Verwindung, ABS-Brems- und Rundstrecke. **1-tägig.** Beginn um 10:00 Uhr, Ende gegen 16:00 Uhr.

Advanced Experience. Ein Basic-Fahrtraining und mehr: Bei der Advanced Experience gehören zum attraktiven Programm sowohl das eintägige Offroad-Fahrtraining am Sonntag als auch die Übernachtungen von Freitag bis Sonntag im Hotel „Grand Tirolia“, das reichhaltige Frühstücksbuffet, die Benutzung des 1.500 qm Grand Alps Spa (Innen- und Außenpool), verschiedener Saunen sowie des Beauty-, Fitness- und Cardiobereiches. An beiden Abenden ist ein Tisch im Restaurant „Eichenheim“ zum Abendessen reserviert (Preis zzgl. Getränke, Reservierung bei Anreise). Ebenfalls im Arrangement enthalten ist entweder ein Skipass mit persönlichem Ski-Guide und Mittagessen auf dem Berg oder das Wellness-Package mit 1x 110 Minuten Hautbehandlung und Wellness-Lunch. **Trainingsinhalte:** Schrägfahrten, Steil-Auf- und Abfahrten, Schlamm- und Wasserdurchfahrt, Niedrigreißwert-Ab- und -Auffahrt, Verwindung, ABS-Brems- und Rundstrecke. Programm **3-tägig, Fahrtraining am Sonntag.** Beginn um 10:00 Uhr, Ende gegen 16:00 Uhr. □

* erlebnisreiche Fahrtage, aber kein Training.

Informationen zu Offroad-Fahrtrainings

Das detaillierte Programm, Termine, Preise und Buchungsmöglichkeiten finden sich aktuell im Internet unter der Adresse: www.offroad-mercedes-benz.de.

Länder-Spiel



Der Mercedes-AMG G 65 wird als stärkstes SUV der Welt jetzt auch auf dem US-Markt angeboten. Der 6,0-Liter-V12-Biturbomotor leistet künftig 463 kW (630 PS) und stellt ein Drehmoment von 1.000 Newtonmetern zur Verfügung. Für den Sprint von null auf 100 km/h benötigt die G-Klasse nur 5,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 230 km/h abgeregelt.

Dienst-Leister

Ab Juni 2015 bietet connect me weitere Online-Konnektivitätsdienste an. Zum Beispiel lassen sich dann via Smartphone der Standort des Fahrzeuges bestimmen, die Türen ferngesteuert ver- oder entriegeln oder die Vorklimatisierung programmieren. Zudem wird das Spektrum von Mercedes inspire me erweitert und reicht vom individuellen Mercedes me TV über ein personalisiertes Event- und Newsportal bis hin zu einer Community sowie einer Fan-Page für Racing-Fans.

Film-Diva



Zahlreiche Fahrzeuge von Mercedes-Benz sind wieder mit von der Partie, wenn die Dinosaurier in die Kinos zurückkehren. 22 Jahre nach dem Originalfilm hat Steven Spielberg die Fortsetzung der „Jurassic Park“-Trilogie produziert – jetzt als „Jurassic World“. Bei ihren Abenteuern im Dschungel vertrauen die beiden Hauptdarsteller Chris Pratt und Bryce Dallas Howard auf die Offroad-Fähigkeiten verschiedener Fahrzeuge – vor allem dem neuen GLE Coupé.

Sauber-Männer

Die Daimler AG legte ihren Nachhaltigkeits-Bericht vor. Die Kernbotschaft für das vergangene Jahr: Trotz eines Produktionszuwachses von über fünf Prozent konnten die CO₂-Emissionen im gleichen Zeitraum aufgrund von Maßnahmen zur Energieeinsparung und der Umstellung auf CO₂-ärmere Energieträger um 2,5 Prozent gesenkt werden. In Europa wurden seit 2007 die Emissionen der Pkw-Flotte insgesamt um über 27 Prozent gesenkt. Die neuen Plug-in HYBRID-Modelle werden dieses Ergebnis künftig doch deutlich verbessern.

Play-Mobil



Auf der letzten IAA, dem Automobil Salon in Genf und vielen anderen Veranstaltungen hat der „Iron Schöckl“ mit seiner 100 Prozent – Auf- und Abfahrt für Aufsehen gesorgt. Und so begeistert, dass sich ein Ethusiast jetzt die Mühe gemacht hat, ein Holzmodell zu bauen. Der Baby-Schöckl ist aus unbehandeltem Buchenholz gefertigt und besteht aus 18 Einzelteilen. Und kann von erfahrenen InstruktorInnen ab zwei Jahren in 30 Sekunden aufgebaut werden.

Macht-Wechsel



Nach fast 35 Jahren haben sich Hans und Arnhilt Baur entschieden, sich aus dem operativen Geschäft bei ORC zurückzuziehen. Die Firma wurde jetzt in zwei Sparten aufgeteilt: Die „ORC Off Road Center GmbH“ für den Bereich OFF Road unter der Geschäftsführung von Achim Altschäffl und

die „ORC Exklusiv OHG“ unter der Leitung von Alexandra Gärtling. Die Betriebsstätten beider Firmen sind nach wie vor in der Umlandstraße in Ostfildern.

Schatz-Kammer

Mit Informationen, Dokumenten, Bildern und vielem mehr aus der Geschichte des ältesten Automobilherstellers der Welt sind die Archive von Mercedes-Benz Classic ein einzigartiger Schatz. Und künftig kann jeder direkt an diesem Wissen über das Gedächtnis der Marke und ihrer Produkte teilhaben. Das Portal steht ohne Anmeldung unter der Adresse www.mercedes-benz-publicarchive.com zur Verfügung.

**Oberlegener Mercedes-Benz-Sieg
XXII. MILLE MIGLIA 1955**

Rennsportwagen (300 SLR)	1. Stirling Moss/Jenkinson 2. Weltmeister J. M. Fangio
Seriensportwagen (300 SL)	1. Fitch/Gesell 2. Gendebien/Bascher 3. Casella
Dieselklasse (180 D)	1. Hötter/Larrcher 2. Reinhard/Wiesnewski 3. Masera/Cardinar



Alt-Bekanntes. Autos von Mercedes-Benz sind außergewöhnlich zuverlässig. Das dokumentiert der aktuelle DEKRA-Gebrauchtwagenreport. Danach waren die E-Klasse und der GLK auch letztes Jahr die Fahrzeuge mit den geringsten Mängeln in ihrer Kategorie

Rollen-Spiel. In der neuen Komödie „Der Nanny“ gibt es auch eine Rolle für die G-Klasse. Matthias Schweighöfer eilt damit in Berlin als Bauunternehmer von Termin zu Termin. Der Trailer zum Film ist in youtube zu finden.

In aller Kürze



Pick-Up. Noch in diesem Jahrzehnt wird Mercedes-Benz einen Pick up mit einer Tonne Nutzlast anbieten. Zielmärkte sind im ersten Schritt Lateinamerika, Südafrika, Australien und Europa.

Kunst-Preis. Vier Modelle und zwei Studien von Mercedes-Benz gewannen den „iF product design award 2015“: das S-Klasse Coupé, der AMG GT, die V-Klasse sowie der smart fortwo. Dazu der Future Truck 2025 sowie der Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo.

Unterwasser-Abenteuer. Mercedes-Benz ermöglichte dem australischen Meeresbiologen Lucas Handley eine atemberaubende Begegnung mit Buckelwalen und ihren Kälbern vor der Insel Tonga. Der Film ist auf allen internationalen Mercedes-Benz Kanälen und auf Vimeo unter www.vimeo.com/120481515 zu sehen.



Schul-Tag. Auch Profis lernen dazu. In diesem Fall waren es die Instrukturen von Mercedes-Benz Offroad, die vom Spezialisten Erwin Wonisch in die Geheimnisse des G 63 AMG 6x6 eingeweiht wurden.

Höhen-Koller

Bei der Reise von Mercedes-Benz von Deutschland nach Vietnam verweigerten in Tibet die serienmäßigen Standheizungen in den G-Klassen den Start. Die Aussage des Herstellers: „In Gebirgshöhen über 2.200 Metern sind die Geräte aufgrund des knappen Sauerstoffgehaltes nicht mehr voll einsetzbar.“ Webasto empfiehlt für solche Einsätze das Höhenkit der Firmen W. Czasch GmbH (www.w-czasch.de/pages/kontakt.htm) oder YCS (info@y-c-s.eu), übernimmt aber „keine Gewährleistung, da eine Kompatibilität zu unseren Heizgeräte-Lieferumfangen nicht untersucht wurde.“



Der Titel „Mercedes-Benz Offroad“ ist lizenziert durch die Daimler AG.

■ **Anzeigen, Verlag und Herausgeber:**
Mercedes-Benz Offroad/Tufa GmbH
Gewerbstraße 10a
D-78345 Moos
Telefon 0049 (0) 77 32 - 97 01 47
Telefax 0049 (0) 77 32 - 97 01 46
eMail: info@mb-offroad.com
Internet: www.offroad.mercedes-benz.de

■ **Chefredakteur:** Martin Breuninger

■ **Redaktionsmitglieder:**
Katharina Breuninger, Silke Lindgens

■ **Mitarbeiter dieser Ausgabe:**
Gerhard Prien, Stefan Huy, Karl Teuschl.

■ **Titelfoto und Fotos:**
Daimler Media, Martin Breuninger,
Gerhard Prien, Stefan Huy, Lothar Hebel,
Yves Kellenberger, Heiko Kuntze.

■ **Layout/Druck:**
frey+mareis - druck+medien GmbH
Zeissstraße 8, D-89264 Weißenhorn

■ **Rechte:** Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe in gekürzter Form zu veröffentlichen. Für eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt die Redaktion keine Haftung. Der Inhalt von Beiträgen entspricht der Meinung des Autors und ist von der Redaktion nicht zu vertreten. „Mercedes-Benz Offroad“ erscheint zweimal im Jahr. Der Abdruck ist - auch auszugswise - nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags gestattet. Auf das Erscheinen besteht kein Rechtsanspruch. Alle in dieser Ausgabe angegebenen Preisangaben beziehen sich auf den deutschen Markt.

DAS ABONNEMENT

DIE LEISTUNGEN

- Zwei Magazine „Mercedes-Benz Offroad“ im Jahr per Post frei Haus.
- Kostenlose private Kleinanzeigen im Magazin und auf den Internetseiten von „Mercedes-Benz Offroad“.
- Preisvorteile für die von „Mercedes-Benz Offroad“ angebotenen eintägigen Fahrtrainings.
- Beratung bei Technik-Fragen zur G-, GLS-, GLE-, GLC- und GLA-Klasse oder bei der Reisevorbereitung.

ABONNEMENT-ANTRAG

- Ich möchte künftig das Magazin „Mercedes-Benz Offroad“ zweimal im Jahr zugesandt bekommen. Das Abonnement kostet jährlich 16,- Euro ohne den Fotokalender* von Mercedes-Benz Offroad und 48,- Euro mit dem Kalender im Format DIN A2 (Versand im November/Dezember).
Das Abonnement kann jeweils zum 31. Dezember gekündigt werden. Der Beitrag wird anteilig zu den noch erscheinenden Heften des laufenden Kalenderjahres berechnet. Die Rechnung und die Magazine sollen an die unten aufgeführte Anschrift gesendet werden.

Herr Frau Firma

Vorname	Nachname	Geburtsdatum
Straße	PLZ/Ort	
Telefon	Fax/E-Mail	

- Jahresabonnement ohne Kalender zum Preis von 16,- Euro
- Jahresabonnement mit Kalender zum Preis von 48,- Euro

Ich fahre einen: G GLS GLE GLC GLA

Baujahr	Fahrzeug-ID-Nr.
Ort, Datum	Unterschrift

- **Widerrufsrecht:** Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von 14 Tagen ohne Begründung beim Verlag (TUFA GmbH, Gewerbstraße 10a, D-78345 Moos) schriftlich oder durch Rücksendung der erhaltenen Zeitschrift widerrufen kann. Maßgeblich ist der Tag der Absendung. **Ich bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.**

Ort, Datum	Unterschrift



- BILSTEIN-Stoßdämpfer
- EIBACH-Fahrwerke
- HUTCHINSON-Felgen
- RECARO-Sitze
- WARN-Seilwinden
- AHK-Wechselsysteme
- Audio + Multimedia
- Dachträgersysteme, Dachzelte
- Unterfahrschutze, Zusatztanks
- Indiv. Umbauten innen + außen
- Sonderanfertigungen
- Restaurationen u.v.m.

ORC · Uhlandstraße 91-93
D-73760 Ostfildern
Fon +49 (0)711 342 942 0
Fax +49 (0)711 342 942 21
info@orc.de · www.orc.de



**DACHZELTE
SANDBLECHE
ZELTE
SCHLAFSÄCKE
BERGEGURTE
WAGENHEBER
NAVIGATION
UVM.**

**UNSER HERZ
SCHLÄGT
OFFROAD**

www.woick.de

**FILDERSTADT-BERNHAUSEN
TRAVEL CENTER**

Plieninger Straße 21, 70794 Filderstadt
Position: N 48° 40,921' E 009° 13,110'

Öffnungszeiten:
Mo-Mi: 10:00-19:00
Do-Fr: 10:00-20:00
Sa: 09:30-17:00

**STUTTGART
TRAVEL STORE**

Schmale Straße 9, 70173 Stuttgart
Position: N 48° 46,491' E 009° 10,59 5'

Öffnungszeiten:
Mo-Mi: 10:00-19:00
Do-Fr: 10:00-20:00
Sa: 10:00-18:00

**ULM
TRAVEL STORE**

Hafenbad 17, 89073 Ulm
Position: N 48° 23,998' E 009° 59,619'

Öffnungszeiten:
Mo-Mi: 09:30-18:30
Do-Fr: 09:30-19:00
Sa: 09:30-17:00

**METZINGEN
OUTLET CENTER**

Stuttgarter Straße 45/1, 72555 Metzingen
Position: N 48° 32,423' E 009° 16,681'

Öffnungszeiten:
Mo-Fr: 09:30-19:00
Sa: 09:00-18:00