

Noch nicht geheim

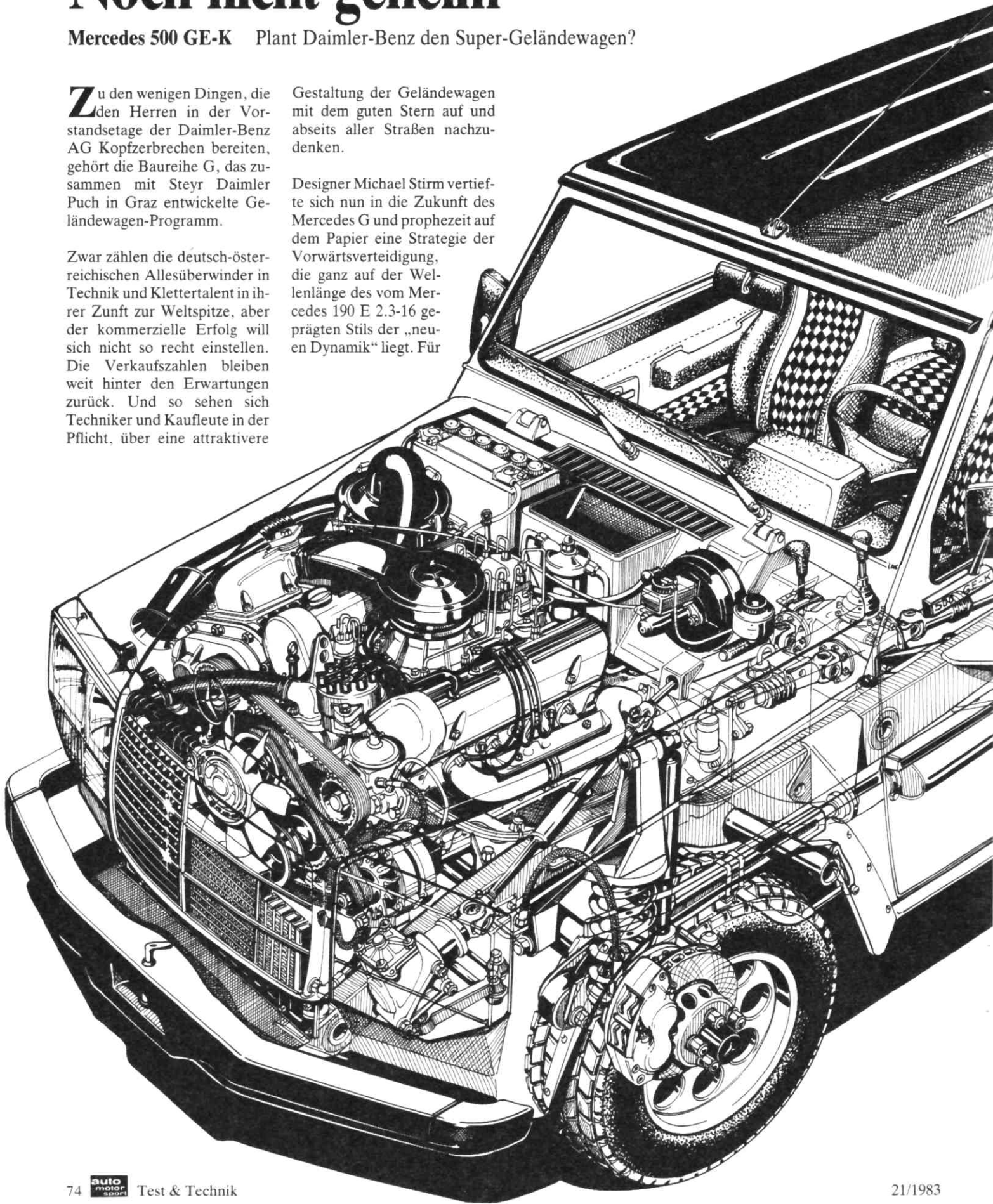
Mercedes 500 GE-K Plant Daimler-Benz den Super-Geländewagen?

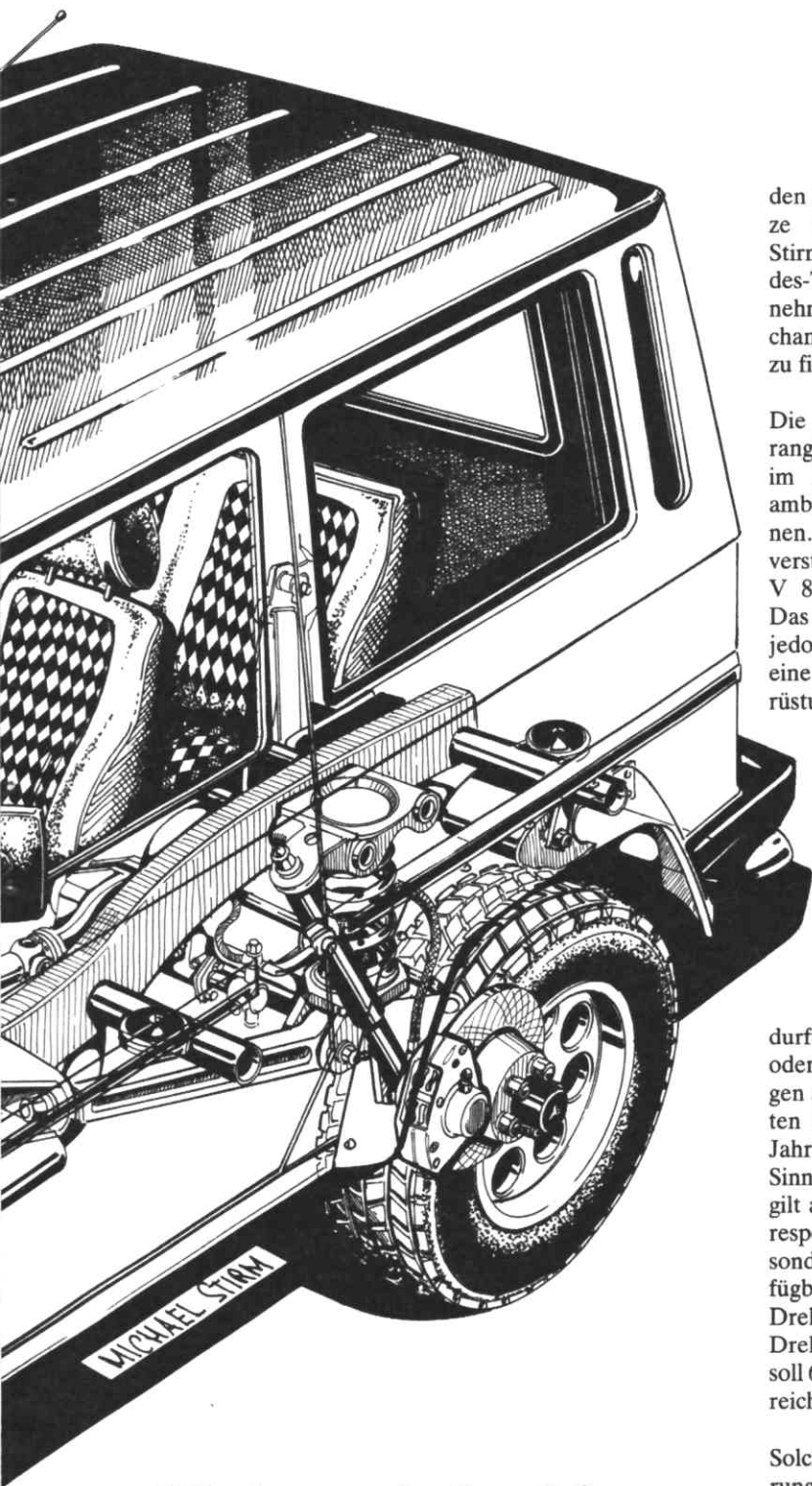
Zu den wenigen Dingen, die den Herren in der Vorstandsetage der Daimler-Benz AG Kopfzerbrechen bereiten, gehört die Baureihe G, das zusammen mit Steyr Daimler Puch in Graz entwickelte Geländewagen-Programm.

Zwar zählen die deutsch-österreichischen Allesüberwinder in Technik und Klettertalent in ihrer Zunft zur Weltspitze, aber der kommerzielle Erfolg will sich nicht so recht einstellen. Die Verkaufszahlen bleiben weit hinter den Erwartungen zurück. Und so sehen sich Techniker und Kaufleute in der Pflicht, über eine attraktivere

Gestaltung der Geländewagen mit dem guten Stern auf und abseits aller Straßen nachzudenken.

Designer Michael Stirm vertiefte sich nun in die Zukunft des Mercedes G und prophezeit auf dem Papier eine Strategie der Vorwärtsverteidigung, die ganz auf der Wellenlänge des vom Mercedes 190 E 2.3-16 geprägten Stils der „neuen Dynamik“ liegt. Für





Geländewagen der Superlative

Mit 340 PS und hochkarätiger Technik setzt der Mercedes 500 GE-K neue Maßstäbe im Geländewagenbau und erfüllt damit zumindest in einem Punkt die Zielsetzung von Daimler-Benz-Chef Dr. Gerhard Prinz: „Wir wollen nicht die schnellsten, wohl aber die besten Autos der Welt bauen.“ Der 500 GE-K wäre der beste Geländewagen, aber zugleich auch der schnellste.

den Sturmflug an die Weltspitze der Geländewagen sagt Stirm voraus, daß die Mercedes-Techniker vom Besten nehmen werden, was im mechanischen Arsenal des Hauses zu finden ist.

Die Typenbezeichnung des ranghöchsten Geländewagens im Mercedes-Programm läßt ambitionierte Absichten ahnen. Die Zahl 500 steht selbstverständlich für den Fünfliter V 8-Motor aus Leichtmetall. Das K hinter dem Bindestrich jedoch ist das Kennzeichen für eine noch weitergehende Ausrüstung beziehungsweise für einen Roots-Kompressor, der auf der Stirm-Zeichnung rechts neben dem Triebwerk angebracht ist.

Der aufgeladene Achtzylinder wird für eine Leistungsfülle sorgen, wie sie Geländewagenfahrer noch nie erleben durften. Bare 250 Kilowatt oder 340 PS lassen Erinnerungen an die kompressorbestückten Silberpfeile der dreißiger Jahre aufflackern. Als tieferer Sinn des mechanischen Laders gilt allerdings nicht so sehr die respektable Spitzenleistung, sondern ein unmittelbar verfügbares und enorm hohes Drehmoment bei niedriger Drehzahl. Dessen Spitzenwert soll 600 Nm bei 3000 Touren erreichen.

Solche Urgewalt macht Änderungen in der Kraftübertragung unvermeidlich, denn selbst auf griffigem Untergrund wäre die nur mit 40 Prozent des Fahrzeuggewichts belastete Hinterachse von solcher Potenz völlig überfordert. Deshalb wird der Mercedes 500 GE-K einen permanenten Allradantrieb mit sperrbarem Zentraldifferential erhalten. Trotz solcher Kraftverteilung auf vier Geländereifen der Dimension 295/70 VR

16 sind weitere Maßnahmen zur Zügelung der hohen Kräfte auf losem Untergrund erforderlich. Das serienmäßig installierte Antiblockier-System für die Bremsen ist hier durch Aufschaltung eines weiteren Regelkreises mit einer Antischlupfanlage (ASA) kombiniert, die beim Durchdrehen der Räder in die Regelfunktion des elektronischen Gaspedals eingreift.

Wie alle Achtzylinder-Modelle von Mercedes wird auch der 500 GE-K ausschließlich mit Automatik geliefert, wobei wegen des enormen Drehmoment-Aufkommens das Getriebe eines Linienbusses zum Einsatz kommt, das über sieben automatisch geschaltete Fahrstufen verfügt, so daß zusammen mit dem Zwischengetriebe dem Fahrer insgesamt nicht weniger als 14 Gänge zur Verfügung stehen.

Getreu dem Motto, von allem das Beste, lassen sich auch am Fahrgestell des 500 GE-K progressive Neuerungen finden. So besteht der Rahmen nicht mehr aus Stahlprofilen, sondern aus Leichtmetall. Der linke Träger dient überdies als Ölreservoir für die Trockensumpfschmierung des Motors. Im rechten Träger befindet sich ein zusätzlicher Vorrat an Hydraulikflüssigkeit für die hochbelastete und kühlungsbedürftige Automatikgetriebe.

Die unverändert übernommenen Starrachsen werden durch ein sehr viel aufwendigeres Federungssystem im Zaum gehalten. Unter den progressiven Schraubenfedern walten niveauregulierende Feder-Dämpfer-Elemente ihres Amtes, die computergesteuert nicht nur eine optimale Abstimmung für die Straßenfahrt garantieren, sondern auch bei Schräghangfahrt bis zu 60 Grad für einen angemessenen Niveaueingleich sorgen. -cpb-