

# CLASSIC DRIVER

## Mercedes-Benz G-Klasse Cabriolet: Daktaris Traum



**Wer im Herbst noch ein Cabriolet sucht, das allem Unbill trotz, praktisch überall hinfährt und dabei eine vollkommen zeitlose Erscheinung abgibt, der findet in dem offenen G 350 Bluetec einen Begleiter fürs Leben.**

Das waren noch Zeiten. Damals, als Marshall Tracy bei Daktari in verbeulten Land Rover Series Modellen durch die afrikanische Savanne holperte; Wildtöter stellte, verloren gegangene Touristen einsammelte und im Camp bei Clarence dem Löwen Station machte. Die Zeiten haben sich geändert. Die legendären Land Rover gibt es zwar immer noch. Safari-Ranger sind heute allerdings nicht selten im Hubschrauber unterwegs. Und die ehemals spartanischen Buschbehausungen für Afrika-Reisende sind längst komfortablen [Pavillons](#) gewichen, die das rotgoldene Licht der Abendsonne auf Sesseln aus Wasserbüffel-Leder einfangen. Wohl dem, der da ein G-Klasse Cabriolet durchs Gras der Savanne chauffieren kann.





„Ein G geht immer!“ Diese kleine Bonmot notierten wir bei Classic Driver bereits beim [G 500 Station-Wagen lang](#). Aus gutem Grund. Denn der kantige Anachronismus im Programm der Mercedes-Benz-Personenwagenpalette lieferte uns bei Redaktionseinsätzen stets treue Dienste, überzeugte durch seine Solidität, ehrlichen Luxus und vollkommen unaufgeregte Erscheinung. Ein Auto für alle Gelegenheiten.

Die bis heute nicht enden wollende Reise der G-Klasse begann bereits [im Jahr 1979](#). Über die Jahre hat sie in ihren Modellvarianten immer wieder unzählige technische Verbesserungen und Modernisierungen erlebt, ohne dabei den besonderen Charakter preiszugeben. In der Rückschau darf man feststellen: Der G war schon immer ein ganz besonderer Mercedes. Genau genommen eine Geländelegende, von der es bis heute mehrere Varianten in Gestalt verschiedener Aufbauten, Motorisierungen und Sondermodelle gibt.





Wer das Erlebnis G aber noch um eine mondäne Prise bereichern möchte, sollte sich ein Cabriolet sichern. Technisch unterscheidet sich die offene Variante nicht von den geschlossenen Station-Wagen – alleine das großflächige Verdeck macht den Unterschied. Und der ist auch im Generationenvergleich offensichtlich: Anfangs fuhr das G-Cabriolet noch mit Plane und Spriegel vor. Das Schließen der sperrigen Verdeckhaut war eine rein manuelle Tätigkeit, die in punkto Arbeitsaufwand dem Aufbau eines Vier-Mann-Zelts gleich kam – beinahe jedenfalls. Heute ist das großflächige Tuch mehrlagig gefüttert und gut gedämmt. Und es schließt elektrisch. Mittels Knopfdruck oberhalb des Innenspiegels. Zuvor müssen allerdings die beiden Sperrhaken am oberen Scheibenrahmen manuell entriegelt werden. Mechanik gehört eben auch hier dazu – sie ist der wesentliche Charakterzug des G.

Wie ein großes Segel fährt das Dach nach hinten und legt sich am Heck des Wagens zu einem ansehnlichen Schutzwall zusammen. Über den Köpfen freier Himmel. Das Gefühl eines Hochsitzes, der allerdings doch nicht

ganz im Freien liegt. Denn der Türrahmen bleibt nebst starrem Überrollbügel bestehen. Dadurch gleicht der Eindruck eher dem einer Kanzel – man sitzt an der Luft und fühlt sich gleichwohl geborgen. Dieses traute Gefühl allerdings legt sich bei höheren Geschwindigkeiten. Bis rund 80 km/h ist alles erträglich. Dann aber braust ein Sturm auf, den die scharfen Kanten des G noch weiter anpeitschen. Ab 100 km/h sind Konversationen nur mit deutlicher Stimmmodulation möglich. Ab 120 km/h sollte man die Dinge, die gesagt gehörten, besprochen haben.





Auch bei geschlossenem Verdeck ist das G-Cabriolet kein Akustik-Wunder. Die große Stofffläche bietet nun einmal bei höheren Geschwindigkeiten reichlich Angriffsfläche für den Fahrtwind. Und da der 211 PS starke Euro-5-Diesel ordentlich zugreift, ist man mit dem kurzen G auch flott unterwegs. In nur 8,8 Sekunden beschleunigt der 2,3 Tonner von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 175 km/h. Der Motor erledigt das alles in Kombination mit dem 7G-Tronic Getriebe klaglos. Allein der ab 150 km/h wüst tobende Sturm schränkt die V-max Ambitionen im Cockpit ein. Das führt im Ergebnis erfreulicherweise dazu, dass man ein G-Cabriolet mit sehr ordentlichen Verbrauchswerten bewegt. Unter zehn Liter auf 100 km/h sind ein durchaus realistischer Wert.





Bei alledem ist der G natürlich ein voll tauglicher Geländebursche geblieben. Mit drei Differentialsperren, Untersetzung, Traktions-System, hoher Bodenfreiheit, Kastenrahmen und Starrachsen. Mercedes hat im Interieur indes reichlich investiert, um eine wertige Umgebung zu schaffen, die man getrost als traditionsbewusst und gediegen beschreiben darf. Neue Ledersorten, Hölzer, Chrom-Paket, Multifunktions-Kontursitze und Ambientebeleuchtung ermöglichen individuelle Kombinationen. Außen hat Mercedes einen neuen kratzbeständigen Klarlack spendiert, der dem G seinen strahlenden Nimbus möglichst lange bewahren soll. Inklusiv Mehrwertsteuer beginnt der Einstieg bei knapp unter 85.000 Euro für den offenen G 350 BlueTec. Für das G 500 Cabriolet mit V8-Benzinmotor sind beinahe 100.000 Euro fällig. Wenn man jedoch bedenkt, dass man sich damit auch enorme Zeitlosigkeit erkaufte und deshalb nicht mehr dem vermeintlichen Zwang unterliegt, alle paar Jahre ein neues Auto kaufen zu müssen, nur weil der alte Wagen buchstäblich alt aussieht, rechnet sich das durchaus. Und wenn Sie ein luxuriöses Allrad-Cabriolet für die Weiten Afrikas suchen, haben Sie ohnehin keine Alternative. Wie bereits festgestellt: Ein G geht immer.



**Moderne und klassische Geländewagen finden sich im [Classic Driver Marktplatz](#).**

*Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)*

**Galerie**















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-g-klasse-cabriolet-daktaris-traum>  
© Classic Driver. All rights reserved.