

Erstmals gibts Mercedes' rustikale G-Klasse auch als reine Elektroversion G 580.

Erste Fahrt in der elektrischen G-Klasse

Zurück zur Natur



ANDREAS FAUST

Seit 45 Jahren ist die G-Klasse der Rustikal-Off-roader im Mercedes-Programm. Doch bei keinem Vorgänger war so hautnah zu erleben, wie er im Gelände kämpft und leidet. Erstmals gibts den G nämlich auch als E: Während bisher Diesel und Benziner überläuteten, was die Natur dem Auto antat, bleibt der Elektroantrieb gespenstisch ruhig. Umso lauter knallt jedes Steinchen, wenns auf Blech trifft. Ebenso gespenstisch: Wie unwiderrstlich der neue G 580 den Offroad-Parcours nahe Narbonne (F) trotz Schlamm und Fels bergauf und bergab meistert – fast autonom. **Geländeübersetzung aktivieren und dann per Paddle am Lenkrad eine von drei Kriechstufen aktivieren: Schon krabbelt das Dreitonnen-Auto unbeirrt bergauf.** Wenns im Gelände ganz eng wird, zerrt sich der G 580 wie

eine Planierraupe fast auf der Stelle um die Kurve. G-Steering heisst das Fahrprogramm: Einschalten und Strom geben – das kurveninnere Hinterrad steht als Drehpunkt still, während die kurvenäusseren Räder das Auto herumdrehen. Per G-Turn rotiert er gar auf der Stelle: **Drehrichtung vorwählen, Fuss aufs Fahrpedal und die G-Klasse dreht eine Pirouette, weil die Räder sich rechts und links gegenläufig drehen.**

Ausserlich wirkt der Offroader kantig wie immer – aber für die E-Version blieb technisch keine Schraube vom Verbrenner übrig. Jedes Rad wird von einem eigenen E-Motor angetrieben – zusammen stemmen sie 587 PS (432 kW) und üppi-ge 1164 Nm Drehmoment. Statt Radnabenmotoren stecken die je identischen Antriebseinheiten in der Karosserie – dort sind sie besser geschützt. Jeder Motor trägt ein Zweiganggetriebe für zwei Übersetzungen.

Der Schnellcheck

Mercedes G 580 EQ

Antrieb 4 Elektromotoren, 587 PS (432 kW), 1164 Nm @217/min, schaltbares 2-Gang-Getriebe, Allrad, Akku 116 kWh, Laden AC/DC 11/200 kW
Fahrleistungen 0–100 km/h in 4,7 s, Spitze 180 km/h, Reichweite WLTP 473 km
Masse L/B/H 4,62/1,93/1,98 m, Gewicht 3010 kg, Laderaum 620–1990 l
Umwelt WLTP 30,3 kWh/100 km (Benzinäquivalent 3,3 l/100 km), 0 g/km CO₂ lokal, Energieklasse D
Preise ab 162 900 Franken

Im Leiterraum fehlen zwar Streben, **um Platz für den 116-Kilowattstunden-Akku zu schaffen, aber die Batteriekinde sorgt für noch mehr Steifigkeit als bei den Verbrennern.** Statt Starrachsen können die Räder einzeln einfedern – das bringt ein Plus beim Erklimmen von Felsen.



Das Cockpit mit virtuellen Instrumenten entstammt den Verbrennerversionen.

meter; nachgeladen wird mit maximal 200 kW Gleichstrom in 32 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Das Ladekabel steckt auf Wunsch statt eines Ersatzrads in der Box auf der Hecktür – schlaue Lösung. Und wenns in der Einöde keine Ladesäule gibt? «Offroad reicht der Akku locker für zwei Tage konstantes Fahren», sagt Bodner, weil beim langsamen Fahren im Gelände der Anteil an Rekuperation hoch sei. **Flott bewegt auf Asphalt, dürfte die wie eine Schrankwand im Wind stehende G-Klasse aber kaum mehr als 330 Kilometer schaffen.**

Bei wem die Reichweitenangst siegt, der kann noch immer auf einen Verbrenner-G zurückgreifen. Perfekt passt der 367 PS (270 kW) starke Diesel-Mildhybrid. Schnäppchen sind weder Verbrenner noch Stromer: Mindestens 162 900 Franken muss man für den G 580 hinlegen – nur 1000 Franken mehr als für den Basis-Benziner.

Überarbeitetes Tesla Model 3 im Blick-Test

So gut ist der «neue» Volks-Tesla wirklich

Letzten Herbst stellte E-Autobauer Tesla das überarbeitete Model 3 vor. **Neben schmaleren Scheinwerfern und Heckleuchten wurde auch bei der Aerodynamik nachgeschärft, was für höhere Effizienz und Reichweite sorgen soll.** Beim Vorgänger wurde häufig die Qualität im Innern bemängelt, die sich nun deutlich verbessert zu haben scheint: Auf den ersten Metern knarzt hier nichts; auch die Windgeräusche sind zurückgegangen. Für Erwachsene gibts zudem genügend Kopf- und Beinfreiheit – nur hinten schauts für grössere Personen knapper aus. **In den Kofferraum passen ordentliche 682 Liter, weitere 88 Liter in den vorderen Frunk.** Der Ganghebel hinterm Lenkrad ist passé: Stattdessen legt man den Gang per Swipe auf dem Mitteldisplay ein. Wir testeten die Allradversion

mit 498 PS (366 kW), einem maximalen Drehmoment von 493 Newtonmetern und einer WLTP-Reichweite von 629 Kilometern. Diese Reichweite erreichten wir zwar nicht, kamen aber dennoch auf einen äusserst tiefen Durchschnittsverbrauch von 16,2 kWh/100 km – trotz viel Autobahnfahrt. Im Alltag sollten im Model 3 also locker mehr als 500 Kilometer drinliegen. Und wenn die Batterie schwächelt, zapft das Model 3 mit bis zu 250 kW am Schnelllader und füllt die Akkus innert 22 Minuten von 10 auf 80 Prozent.

Einen grossen Unterschied zum Vorgänger gibts beim Fahrwerk: Zwar spürt man kurze Schläge, doch grundsätzlich federt das Fahrwerk die Unebenheiten komfortabel ab. Der 3er lässt sich angenehm fahren, der Spurt auf Tempo 100 dauert 4,4 Sekunden.



In Europa gibts das Model 3 seit 2019, vergangenen Herbst stellte Tesla das Facelift vor.

Dass man selbst die Spiegel- und Lenkradverstellungen übers Display steuern muss, nervt, obwohl wir uns im Menü schnell zurechtfinden und das Display sehr reaktionsfreudig ist. Genauso stört uns, dass es kein Kombiinstrument oder Head-up-Display gibt, auf dem das Tempo direkt abgelesen werden kann. Zudem ver-

schwindet neu auch der Blinkerhebel: **Das Blinken erfolgt nun per Knopf am Lenkrad.**

Fazit: Tesla hat beim neuen Model 3 ordentlich nachgelegt und viele Kinderkrankheiten beseitigt. Die Preise starten für die von uns getestete Allradversion mit maximaler Reichweite bei 48 990 Franken.

LORENZO FULVI

Oldtimerparty am Pfingstwochenende Statt Stau am Gotthard Oldiespass in Obwalden

Während am kommenden Pfingstwochenende viele wieder im Gotthard-Stau stehen, vergnügen sich auf den Obwaldner Strassen in Sarnen und Engelberg die Oldtimerfreunde. **Zum 25. Mal organisiert Ruedi Müller (76) den bei Oldtimerfreunden und dank Grateiseintritt auch bei vielen Familien beliebten Anlass Oldtimer in Obwalden O-iO.**



O-iO: Eine Riesen-Party für alle Oldtimerfreunde in Sarnen und Engelberg.

«O-iO ist eine Oldtimer-Party, mit oder ohne Oldtimer, und ein Fotofest für die ganze Familie», charakterisiert Ruedi Müller «seine» Veranstaltung. Er erwartet weit über 550 Oldtimer – von liebevoll gepflegten Brot-und-Butter-Autos über Ferrari- und Lamborghini-Supersportwagen bis zu luxuriösen Vorkriegs-Rolls-Royces und Bentleys. Selbst ein Dampfauto wird mit von der Partie

sein. Dazu viele Lastwagen, historische Feuerwehrautos, Busse und Postautos sowie Traktoren und unzählige Zweiräder.

Publikums-Highlight in Sarnen sind am Samstagmittag zwischen 13.45 und 14.45 Uhr die kostenlosen Oldtimer-Mitfahrmöglichkeiten.

Am Pfingstsonntag fährt der ganze O-iO-Tross von Sarnen nach Engelberg, wo die historischen Fahrzeuge erneut dem interessierten Publikum präsentiert werden. **RAOUL SCHWINNEN**