

G-Klasse Adventskalender 2019

G-Class Advent Calendar 2019



Jürgen Lewandowski

Bitte lesen Sie diese Anleitung mit Informationen zur ordnungsgemäßen und sicheren Verwendung des Produkts. Bewahren Sie die Anleitung zum späteren Nachschlagen auf.

Please read this manual for information on proper and safe use of the product.
Keep this manual for future reference.

Sollten Sie Hilfe bei Ihrem Adventskalender benötigen, besuchen Sie bitte www.franzis.de/FAQ.

Please visit www.franzis.de/FAQ if you need help with your Advent Calendar.

Teileübersicht

Tag 1: Chassis (Modellfahrzeug)
Tag 2: Schraubenzieher + Schrauben
Tag 3: Kunststoffbasis
Tag 4: Hintergrundtafel
Tag 5: Verbindungsstück (Modellfahrzeug)
Tag 6: Füße für die Kunststoffbasis
Tag 7: Sticker
Tag 8: Soundmodul
Tag 9: Typenschild
Tag 10: Hintergrundtafel
Tag 11: An-/Ausschalter
Tag 12: Sticker
Tag 13: Hintergrundtafel
Tag 14: Sticker
Tag 15: Lautsprecher
Tag 16: Interieur (Modellfahrzeug)
Tag 17: Batteriefach
Tag 18: 2D-Figur
Tag 19: Hintergrundtafel
Tag 20: Hintergrundtafel
Tag 21: 2D-Figur
Tag 22: Sticker
Tag 23: Hintergrundtafel
Tag 24: Karosserie (Modellfahrzeug)

Parts overview

Day 1: chassis (model car)
Day 2: screwdriver + screws
Day 3: display base
Day 4: background panel
Day 5: connecting part (model car)
Day 6: feet for the display base
Day 7: sticker
Day 8: sound module
Day 9: display label
Day 10: background panel
Day 11: button
Day 12: sticker
Day 13: background panel
Day 14: sticker
Day 15: speaker module
Day 16: interior (model car)
Day 17: battery box
Day 18: 2D figure
Day 19: background panel
Day 20: background panel
Day 21: 2D figure
Day 22: sticker
Day 23: background panel
Day 24: car body (model car)

Einleitung

1979 kam die Mercedes-Benz G-Klasse auf den Markt. Das Fahrzeug begründete ein völlig neues Autogenre. Die exzellenten Geländeeigenschaften machten den Offroader schnell zum beliebten Unikat, das in jeglichem Gelände zu überzeugen wusste und fortan den Maßstab für alle anderen leichten Geländewagen setzte. Über die Jahre meisterte die G-Klasse zahlreiche Einsatzzwecke – und entwickelte sich dadurch zu einem Mythos. Doch nicht nur im Gelände machte die G-Klasse eine gute Figur: Als geländegängiges Luxusfahrzeug mit edler Innenausstattung findet man das Fahrzeug auch in den Metropolen dieser Welt.

Über die Jahre hinweg hat die G-Klasse nichts von ihrer Charakterstärke und ihrem imposanten Auftreten eingebüßt. 2019 feiert der Klassiker im modernen und zugleich äußerlich nahezu unveränderten Gewand sein 40-jähriges Jubiläum. Auch wenn die Technik unter dem Blechkleid fortlaufend und zuletzt mit der neuen Generation 2018 komplett modernisiert worden ist, bleibt die G-Klasse ihrem Erbe treu. Sie beeindruckt zu jeder Zeit und auf jedem Bodenbelag.

Mit dem G-Klasse Adventskalender erleben Sie in 24 Episoden die Modellgeschichte des Offroaders. Nach und nach bauen Sie eine kleine Erlebniswelt auf – im Zentrum steht ein detailgetreues Modell der aktuellen Generation der G-Klasse im Maßstab 1:43.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Adventszeit!

Introduction

In 1979, the Mercedes-Benz G-Class was launched on the market. This car constituted a completely new car genre. Due to its excellent off-road capabilities, it quickly became a very popular model with a convincing performance on all sorts of terrain as well as the benchmark for all other light off-road vehicles. For years, the G-Class succeeded in numerous different uses and thus became a legend. But the G-Class does not only shine off the road: as an all-terrain luxury vehicle with precious interior, it can also be found in metropolitan areas.

In all those years, the G-Class has lost neither its distinct character nor its impressive appearance. In 2019, the classic with its modern and at the same time nearly unchanged outer appearance celebrated its 40th anniversary. While the technology behind the sheet metal apparel has been continuously and completely modernised – the last time with the introduction of the new 2018 generation –, the G-Class remains faithful to its heritage. It has always been impressive, and on every terrain.

With the G-Class Advent calendar, you will experience 24 episodes of the history of this off-roader. One by one, you will build a small diorama centered around a detailed 1:43 scale model of the current G-Class generation.

We wish you an exciting Advent season!

1

Die Anfänge in Graz (1972)

Die Geschichte der G-Klasse begann im Sommer 1969, als Daimler-Benz und die österreichische Steyr-Daimler-Puch AG Gespräche über eine mögliche Zusammenarbeit aufnahmen. Beide Hersteller hatten Fahrzeuge mit exzellenten Geländeeigenschaften im Programm: den Mercedes-Benz Unimog sowie den Puch Haflinger und den Puch Pinzgauer. 1971 wurde erstmals die Idee konkretisiert, gemeinsam einen Geländewagen zu bauen. Er sollte extreme Offroad-Eigenschaften mit sehr gutem Fahrverhalten auf der Straße verbinden.

Schon im Herbst 1972 trafen die Vorstandsvorsitzenden Dr. Joachim Zahn (Daimler-Benz AG) und Dr. Karl Rabus (Steyr-Daimler-Puch AG) den Grundsatzbeschluss zur gemeinsamen Entwicklung des leichten Geländewagens. Die Leitung des Konstruktionsteams übernahm Erich Ledwinka, Chefingenieur von Steyr-Daimler-Puch, persönlich.

Nun ging die Entwicklung mit Kraft voran. Das erste Holzmodell entstand bis April 1973. Bereits im Folgejahr wurde der erste fahrbereite Prototyp erprobt. Fotografien in der internen technischen Beschreibung von 1975 machten deutlich, wie schnell Designer und Ingenieure zu einem Entwurf gelangt waren, der dem späteren G bereits sehr nahekam. Die endgültige Gestaltung mit der klaren Silhouette legte die Mercedes-Benz-Designabteilung um Bruno Sacco fest.

The Beginnings in Graz (1972)

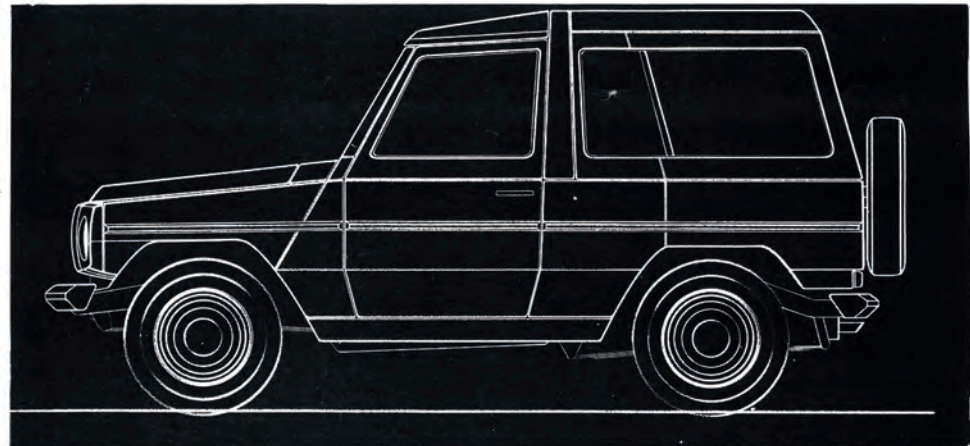
The story of the G-Class began in summer 1969 when Daimler-Benz and the Austrian Steyr-Daimler-Puch AG entered into negotiations about a possible collaboration. The portfolios of both manufacturers included vehicles with excellent all-terrain capabilities, e.g. the Mercedes-Benz Unimog, the Puch Haflinger and the Puch Pinzgauer. In 1971, the idea of jointly building an off-road vehicle was put in concrete terms for the first time. The car was intended to combine thorough off-road capabilities with very good driving characteristics on the road.

Already in autumn 1972, the chairmen of the respective boards – Dr. Joachim Zahn (Daimler-Benz AG) and Dr. Karl Rabus (Steyr-Daimler-Puch AG) – decided to jointly develop a light off-road vehicle. The design team was led personally by Erich Ledwinka, the chief engineer of Steyr-Daimler-Puch.

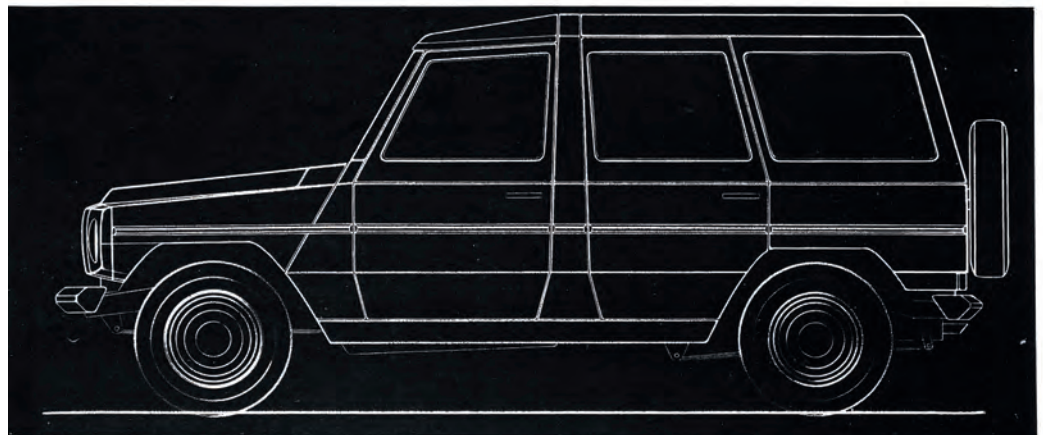
Now the development advanced full steam ahead. The first wooden model was completed in April 1973. The first operational prototype was already tested in the following year. Photographs of the internal technical description of 1975 clearly show how quickly the designers and engineers had arrived at a draft that was very similar to the later G model. The final appearance with the distinct silhouette was created by the Mercedes-Benz styling department led by Bruno Sacco.

Stations - Wagen

Radstand 2400 mm



Radstand 2850 mm





Die erste Box enthält das erste Bauteil des Modellfahrzeugs: das Chassis mit den Rädern.

The first box contains the first part of the car model, i.e. the chassis with the wheels.



2

Erich Ledwinka

Erich Ledwinka war eine der prägendsten Personen in der Entstehung des späteren G-Modells. Der spätere Chef-Ingenieur der Firma Steyr-Daimler-Puch wurde am 16. Juli 1904 im niederösterreichischen Klosterneuburg geboren. Nach einem Maschinenbau-Studium an der TH Wien ging er zu den Tatra-Werken im mährischen Nesselsdorf, wo sein Vater Hans Ledwinka als technischer Direktor für die Tatra-Modelle verantwortlich zeichnete. Im Alter von 33 Jahren wurde Erich Ledwinka Chefkonstrukteur bei der Firma Bücker-Flugzeugbau in Berlin. Nach dem Zweiten Weltkrieg trat er in die Steyr-Daimler-Puch AG ein, wo er von 1950 bis 1976 als Chefkonstrukteur zum „Vater der Vierradtechnik bei Steyr“ avancierte.

Ledwinka entwickelte den legendären Puch-500-Motor. Durch die Produktion eines kostengünstigen Kleinwagens, dessen Karosserie von Lizenzgeber Fiat kam, war er an der Wiederbelebung der österreichischen Automobilindustrie nach dem Krieg beteiligt. Berühmt wurde Ledwinka als Konstrukteur der Modelle „Haflinger“ und „Pinzgauer“, die von 1959 bis 1974 (Haflinger) und seit 1971 (Pinzgauer) produziert wurden. Beide Modelle haben sich weltweit bei Behörden auch unter härtesten Umständen bewährt. Der Spitzname der Modelle war „Steirische Gemse“. Erich Ledwinka starb im Februar 1992.

Erich Ledwinka

Erich Ledwinka was one of the most influential figures for the development of what would later become the G model. The chief engineer of the Steyr-Daimler-Puch company was born in Klosterneuburg in Lower Austria on 16th July 1904. After studies in engineering at the Technical University of Vienna, he joined the Tatra factories in Nesselsdorf in Moravia where his father Hans Ledwinka served as technical director. At the age of 33, Erich Ledwinka became chief designer at the aircraft construction company Bücker-Flugzeugbau in Berlin. After World War II, he joined the Steyr-Daimler-Puch AG where he worked as chief designer from 1950 to 1976 and thus became “the father of the Steyr four-wheel technology”.

Ledwinka developed the legendary Puch 500 engine. By building a cheap sub-compact car with a body provided by the licensor Fiat, he contributed to the revival of the Austrian automobile industry after the war. Ledwinka became famous as the designer of the Haflinger and Pinzgauer models, which have been produced from 1959 to 1974 (Haflinger) and since 1971 (Pinzgauer), respectively. Both models have proven their worth for government agencies around the world under toughest conditions. The models were nicknamed “Styrian chamois”. Erich Ledwinka died in February 1992.



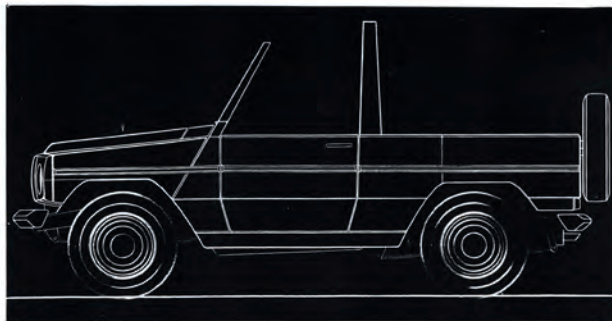
DB-Gelände-PKW (Modell 1:5)
Stations-Wagen
 Radstand 2850 mm



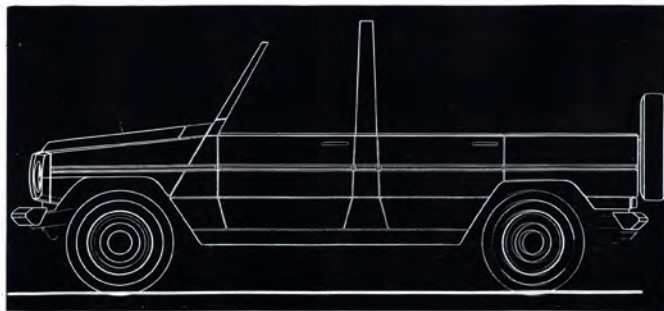
Der komplette Aufbau der G-Klasse Erlebniswelt erfolgt durch Stecken und Schrauben. Mit dem Schraubenzieher erhalten Sie dafür ein wichtiges Werkzeug. Bitte bewahren Sie die Schrauben bis zum Ende auf, Sie werden sie nach und nach für den Zusammenbau benötigen.

The parts of the G class diorama are either interlocked or screwed on. The screw driver is thus an important tool. Please keep the screws safe. You will need them one by one for assembly.

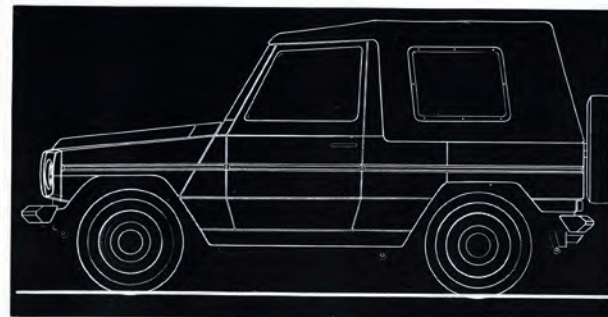
offener Wagen
 Radstand 2400 mm



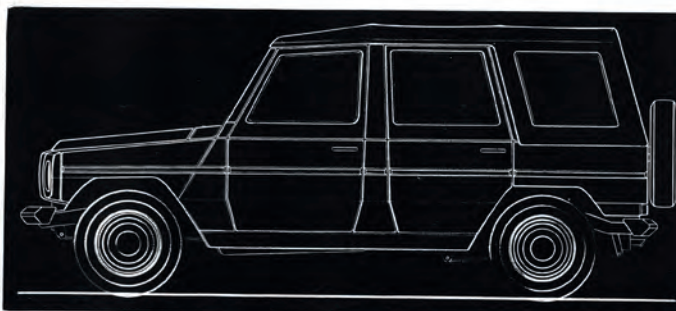
Radstand 2850 mm



GP mit Planverdeck
 Radstand 2400 mm



Radstand 2850 mm



3

Die Technik der Baureihe 460 (1975)

Nachdem Mercedes-Benz und Steyr-Daimler-Puch (heute Magna Steyr) 1972 die gemeinsame Entwicklung eines Geländewagens vereinbart hatten, beschloss das Konsortium 1975 die Serienproduktion der Baureihe 460 – so die interne Bezeichnung des Fahrzeugs. Als Fertigungsstandort wählte man Graz, wo auch ein Großteil der Entwicklungsarbeit geleistet wurde. Im Lastenheft der Baureihe 460 stand an vorderster Stelle der Wunsch nach hoher Geländegängigkeit auch unter erschwerten Bedingungen, dazu waren viel Zugkraft und Langlebigkeit im harten gewerblichen und militärischen Einsatz gefordert.

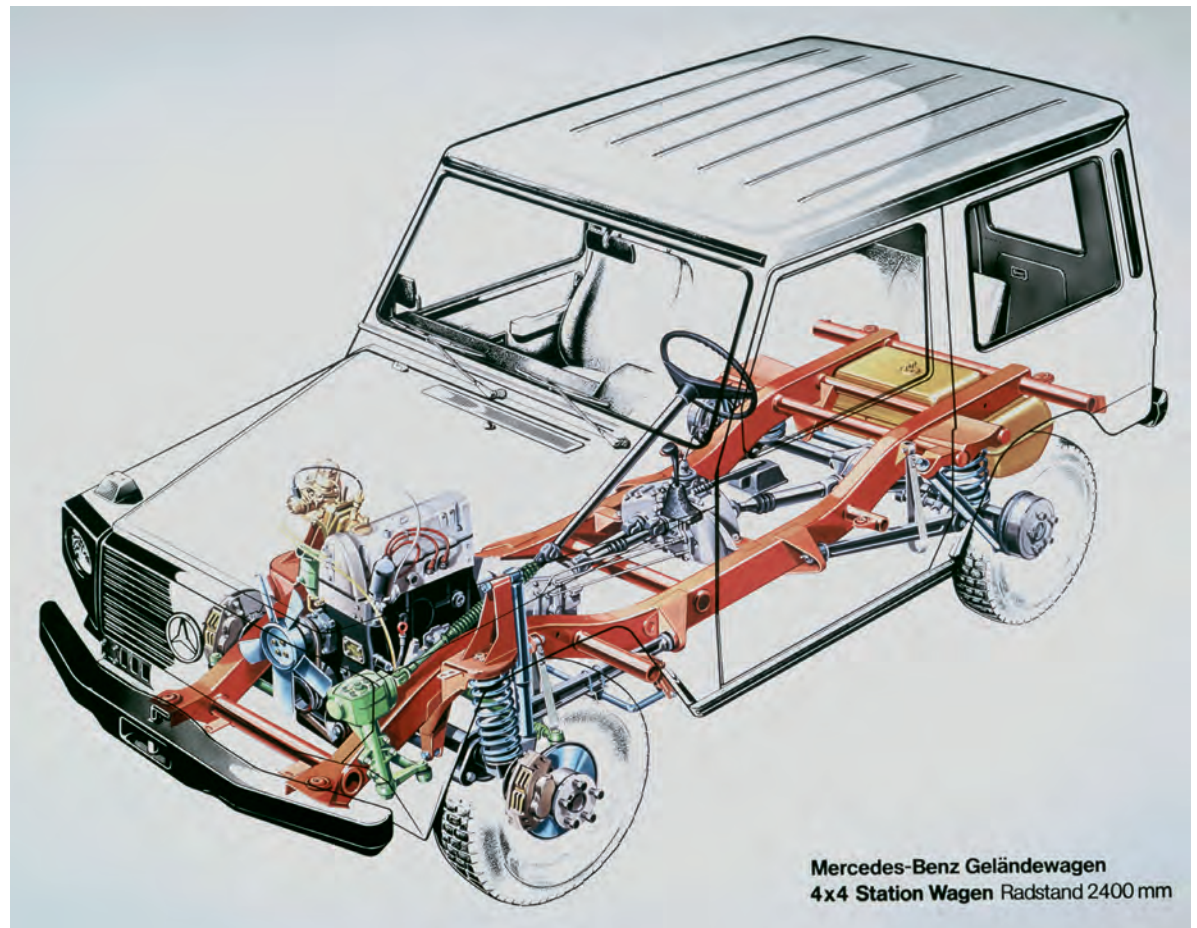
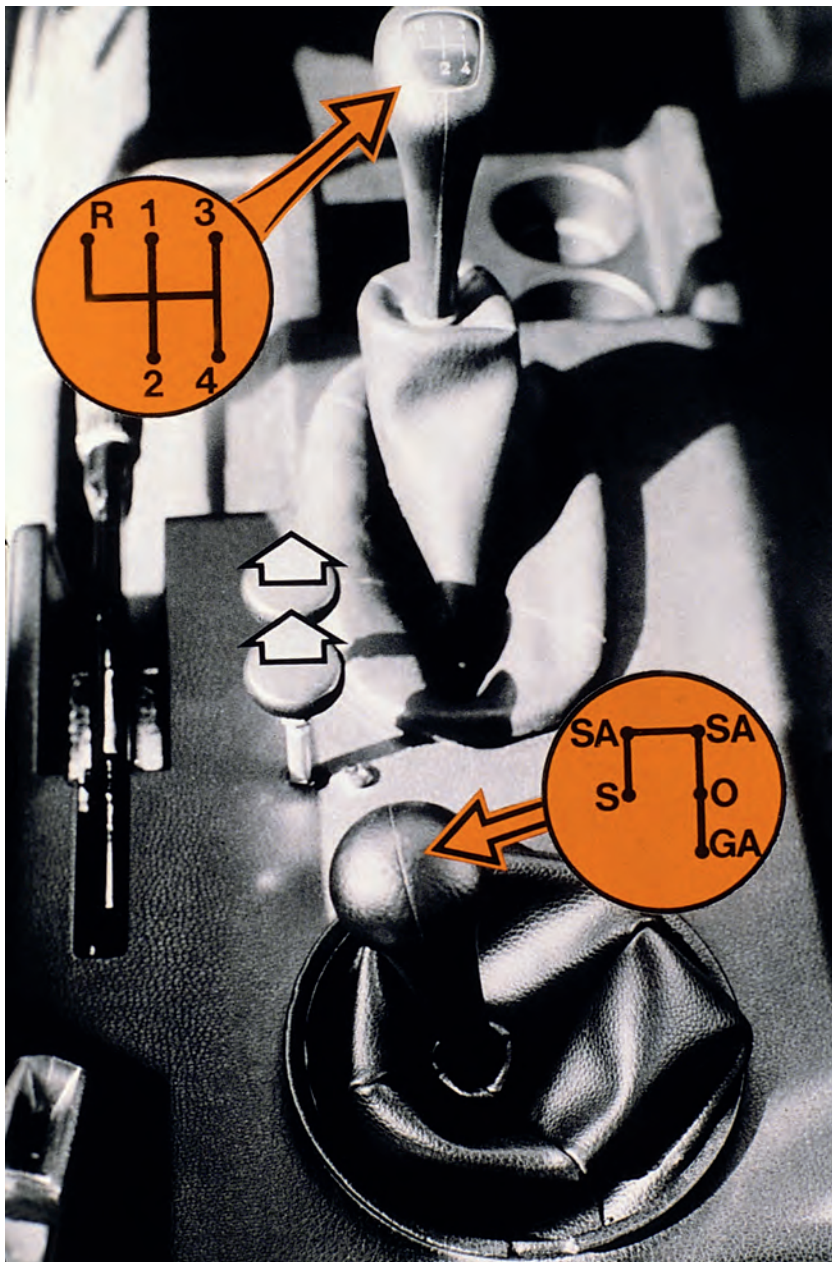
Aus diesen Anforderungen resultierte ein robuster Kastenrahmen aus geschlossenen Längsprofilen und Quertraversen, hinzu kamen Starrachsen mit extrem langen Federwegen, eine große Bodenfreiheit und zuschaltbare Differentialsperrren. Für den Vortrieb wählten die Ingenieure als Einstiegsmotorisierung den OM 616 – ein 2,4-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor mit 53 kW (72 PS) Leistung, der für 117 km/h Höchstgeschwindigkeit sorgte. Alternativ war ein 3-Liter-Fünfsylinder-Dieselmotor verfügbar, der den 300 GD mit 65 kW (88 PS) antrieb. Wer keinen Diesel wünschte, konnte den 230 G mit 75 kW (102 PS) oder den 280 GE mit 115 kW (156 PS) wählen. Zum Bestseller entwickelte sich in den ersten Jahren vor allem der 300 GD.

The Technology of the 460 Series (1975)

After Mercedes-Benz and Steyr-Daimler-Puch (now Magna Steyr) had agreed on the joint development of an off-road vehicle in 1972, the consortium decided in 1975 to start production of the 460 series, as the vehicle was termed internally. Graz was chosen as the production location, and a large part of the development work was also carried out there. At the top of the requirement specifications for the 460 series was the need for advanced all-terrain capabilities even under tough conditions. Furthermore, high traction and a long service life in commercial as well as in military use were demanded.

These requirements resulted in a robust box frame made from closed longitudinal profiles and traverses, complemented by rigid axles with extremely long suspension travel, much ground clearance and an on-demand differential lock. As the entry level engine, the engineers chose a 2.4-litre 4-cylinder 53 kW (72 hp) Diesel engine, which enabled a top speed of 117 km/h. Also available was a 3-litre 5-cylinder 65 kW (88 hp) Diesel engine in the 300 GD. Customers who did not want a Diesel engine could choose the 230 G with a 75 kW (102 hp) engine or the 280 GE with a 115 kW (156 hp) engine. In particular the 300 GD became a best-seller during the first years.





Die heutige Box enthält eine Kunststoffbasis. Rund um diese werden Sie in den kommenden Wochen eine G-Klasse Erlebniswelt bauen.

Today's box contains a plastic base. In the following weeks, you will build a small G class diorama on top of it.

4

Designentwicklung (1975)

Steyr-Daimler-Puch hatte mit dem Haflinger und dem Pinzgauer ebenso wie Mercedes-Benz mit dem Unimog bereits viel Erfahrung im Bereich der geländegängigen Fahrzeuge gesammelt. Bei der Modellneuentwicklung gab es nun das Ziel, eine leicht zu reparierende Karosserie zu entwickeln, deren Karosserieteile durch den Verzicht auf voluminöse Formen unnötigen Aufwand bei Transport und Lagerung vermeiden sollten. Im Klartext: Das G-Modell hatte zuerst einmal praktisch, ökonomisch und nahezu unzerstörbar zu sein. Daraus resultierte ein kastenförmiger Aufbau ohne verspielte Linien mit senkrecht stehenden Scheiben, einer großen, aufgelegten Motorhaube, mit außen liegenden Türscharnieren sowie einem hinten an einer großen Hecktür aufgehängten Ersatzrad. Man erkennt in jedem Detail das Wissen von Spezialisten, die auf unnötige Spielereien verzichteten.

In der Karosserieform spiegelt sich das Können des G-Modells wider: Ein guter c_w -Wert ist im Gelände nicht nötig. Dort zählen vielmehr Übersichtlichkeit und Kontrolle des Terrains. Die Räder an den äußeren Ecken des Fahrzeugs zeugen von Bodenhaftung, und das beinahe puristische, aufgeräumte Interieur lenkt nicht von der Aufgabe des Fahrers ab: den Überblick zu behalten und das Gelände wieder heil zu verlassen.

Developing the Design (1975)

With the Haflinger and the Pinzgauer models, Steyr-Daimler-Puch had already gained considerable experience in the area of off-road vehicles, as did Mercedes-Benz with the Unimog. The objective of the new car development was to design an easily repairable body. In order to simplify the transport and storage of parts, awkwardly shaped body components had to be avoided. To put it simply, the G model was primarily meant to be practical, cost-effective and nearly indestructible. This resulted in a box-shaped superstructure without any playful lines, in vertical window panes, a large top-mounted bonnet, exterior door hinges and a spare wheel attached at the large rear door. Every detail showed the expertise of specialists who abstained from superfluous gimmicks.

The shape of the bodywork mirrored the capabilities of the G model, as a good drag coefficient is not required in open country where having a good overview and being able to navigate the terrain are what really counts. The wheels at the outside corners betrayed their firm grip of the ground, and the nearly puristic, uncluttered interior did not distract the driver from his or her task to keep track and eventually leave the terrain safely.





In der vierten Box finden Sie eine bedruckte Tafel, die Sie zu Dekorationszwecken verwenden können. Stecken Sie die Tafel vorsichtig in den linken Schlitz auf der Oberseite der Kunststoffbasis.

In the 4th box, you find a printed panel as a decorative element. Carefully insert it into the left slit on the top side of the plastic base.

5

230 G „Papamobil“ (1980)

Ende 1980 lieferte Mercedes-Benz eine ganz besondere Variante des G-Modells aus: das sogenannte Papamobil für den Deutschlandbesuch von Papst Johannes Paul II. Die zuvor genutzten Papstfahrzeuge waren stets Reiselimousinen gewesen – die erste hatte Mercedes-Benz bereits 1930 auf der Basis eines Typs Nürburg 460 gebaut. Der Vatikan wünschte nun ein Fahrzeug, in dem der Papst vor Wind und Wetter geschützt und dennoch von allen Gläubigen gut zu sehen war. Zusätzlich sollte der Wagen auch abseits befestigter Straßen eingesetzt werden können, ebenso war ein konstantes Tempo bei Schrittgeschwindigkeit (also etwa 3 km/h) erwünscht.

Mercedes-Benz lieferte daraufhin ein Sondermodell des 230 G mit einem entsprechenden Spezialaufbau. Der Wagen verfügte über einen langen Radstand, eine um 40 Zentimeter erhöhte Bodenplattform und eine transparente Kuppel, unter der der Papst stehend oder im Sitzen gefahren werden konnte. Damit der Papst auch bei Sonnenschein nicht ins Schwitzen kam, wurde eine besonders leistungsstarke Klimaanlage montiert, während an den Seiten, im Boden und im Dach verschiedene Scheinwerfer montiert wurden, damit der Heilige Vater auch bei Dunkelheit von den Gläubigen gut gesehen werden konnte.

230 G “Popemobile” (1980)

In the end of 1980, Mercedes-Benz delivered a very special version of the G model, the so-called popemobile for the visit of Pope John Paul II to Germany. The previously used papal vehicles had always been executive saloon cars. Mercedes-Benz had built the first one, based on a Nürburg 460 model, way back in 1930. Now the Vatican wanted to have a vehicle where the Pope was protected in all kinds of weather and could yet be clearly seen by the believers. The car should also be able to drive off paved roads and to maintain a constant walking speed (i.e. approx. 3 km/h).

Thus Mercedes-Benz provided a special model of the 230 G with an appropriate superstructure. The car had a long wheelbase, a floor plate raised by 40 cm, and a transparent dome under which the Pope could stand or sit while being driven around. An extremely powerful air-conditioning system was installed so that the Pope would not have to sweat in blazing sunshine. Spotlights mounted at the sides, in the floor and in the ceiling made the Holy Father visible to the believers even in the dark.





Das Verbindungsstück aus Box Nummer 5 werden Sie benötigen, um später das Modellfahrzeug mit der Kunststoffbasis zu verbinden.

You will need the connection element from box no. 5 later in order to attach the car model to the plastic base.

6

Rallye Paris–Dakar (1983)

Die 1978 erstmals veranstaltete Rallye Paris – Dakar galt über viele Jahre hinweg als die bedeutendste Langstrecken- und Wüstenrallye der Welt. Gründer war der Franzose Thierry Sabine, der den Wettbewerb als Rallye Raid anlegte – also als echtes Marathonrennen, bei dem einzelne Etappen von mehr als 800 Kilometern Länge bewältigt werden mussten. Erschwerend kam hinzu, dass die Teilnehmer – mit Ausnahme eines Ruhetags in der Mitte des Rennens – jeden Tag unterwegs waren, um dann am Abend noch die erforderlichen Service- und Reparaturarbeiten zu erledigen.

Der belgische Rennfahrer Jacky Ickx bestritt dieses materialmordende Rennen vom 1. bis zum 20. Januar 1983 zusammen mit dem Chanson-Sänger Claude Brasseur mit einem entsprechend vorbereiteten 280 GE. Nach mehr als 12.000 Kilometern (davon 5.210 Kilometer gezeitete Sonderprüfungen) erreichten von 253 gestarteten Automobilen und 132 Motorrädern nur 94 Autos und 29 Motorräder das Ziel. Die Ersten waren Ickx und Brasseur. Hinter ihnen lag eine Fahrt durch Frankreich, Algerien, Niger, Burkina Faso, die Elfenbeinküste, Mauretanien und den Senegal. Der 280 GE brachte das Team durch einen großen Sandsturm, bei dem sich 40 Fahrzeuge in der Wüste verirrt. Das G-Modell eroberte so auch die Rallye Paris–Dakar.

Paris–Dakar Rally (1983)

For many years, the Paris–Dakar Rally initially organised in 1978 was the most significant long-range and desert rally in the world. The founder of the rally was the Frenchman Thierry Sabine who designed the competition as a rally raid, i.e. a real marathon race with individual stages of more than 800 km each. Another aggravating aspect is that the participants are on the road each day – with the exception of a day of rest at the midway point of the race – and subsequently have to do the necessary maintenance and repair work in the evenings.

From 1st to 20th January 1983, Belgian racing driver Jacky Ickx and chanson singer Claude Brasseur took part in this material-killing race aboard an appropriately prepared 280 GE. After more than 12,000 km (including 5210 km of timed specials), only 94 of the 253 participating cars and 29 of the 132 motorcycles arrived at the finishing line, with Ickx and Brasseur in the lead. The voyage had taken them through France, Algeria, Niger, Burkina Faso, Ivory Coast, Mauretania and Senegal. The 280 GE carried its team through a big sand storm wherein 40 cars lost their way in the desert. Thus the G model conquered the Paris–Dakar Rally.





Mit den Klebepunkten aus Box Nummer 6 können Sie der Kunststoffbasis einen sicheren, rutschfesten Halt geben. Auf der Unterseite der Basis finden Sie an den vier Ecken jeweils ein „Bein“. Kleben Sie je Bein einen Klebepunkt auf.

With the glue dots in the 6th box, you can stabilise the plastic base so that it does not slip away. Each corner of the base features a “leg” on the bottom side. Put a glue dot on each leg.



7

Sonderschutz

In unsicheren Zeiten verlangen gefährdete Staatsoberhäupter, Diplomaten oder Top-Manager gerne nach besonders sicheren Automobilen. Diese Kundenanforderungen bedienen zu können, ist eine herausragende Kompetenz der Stuttgarter Marke, die bis auf den 1928 eingeführten Mercedes-Benz Nürburg zurückgeht. Neben den Luxuslimousinen der S-Klasse und ihrer Vorgängermodelle ist ab 1979 auch das G-Modell die perfekte Basis, um den Kunden Sonderschutz sowohl im Gelände als auch auf der Straße anbieten zu können. So entstehen in den ersten beiden Jahrzehnten der Geschichte der G-Klasse Sonderschutz-Ausführungen der Modelle 280 GE, 300 GE und 500 GE.

Ganzheitlicher Schutz ist das Konzept der Mercedes-Benz Guard-Modelle, wie die Sonderschutzfahrzeuge der Marke seit 1999 heißen. Deshalb werden die Schutzvorrichtungen schon bei der Entwicklung des Basisfahrzeugs berücksichtigt und die Karosserien bereits in den frühen Fertigungsphasen mit der Panzerung und den anderen Elementen ausgerüstet. Dieses Prinzip, das die Spezialisten „integrierten Sonderschutz“ nennen, ermöglicht durch die deutlich bessere Einbindung in das Fahrzeugkonzept einen erheblich besseren Schutz als eine spätere Nachrüstung. Zugleich belasten die Schutzelemente nicht die Karosserie-Grundstruktur, sondern verstärken sie.

Special Protection

In precarious times, exposed heads of state, diplomats and top managers demand especially safe cars. Meeting with such customer requirements is an outstanding characteristic of the Stuttgart-based manufacturer and goes back to the Mercedes-Benz Nürburg introduced in 1928. In 1979, the G model became another ideal base for special customer protection on and off the road in addition to S-Class luxury saloon cars and their predecessor models. In the first two decades of the G-Class history, special protection versions of the models 280 GE, 300 GE and 500 GE were built.

Integral protection is the concept of the Mercedes-Benz Guard models, as the special protection cars of this brand are called since 1999. For this reason, the protective features are already considered during the development of the base vehicle, and the bodies are already furnished with armour plating and other such elements in early stages of manufacturing. By the significantly improved integration with the vehicle concept, this principle, dubbed “integrated special protection” by the experts, allows a significantly better protection than a retrofitting approach. Furthermore, the protective elements do not stress but strengthen the base structure of the bodywork.





Tag Nummer 7 enthält ein Sticker-set, welches Sie nach Belieben zu Dekorationszwecken verwenden können.

Box no. 7 contains a sticker set that you can use to decorate your model at your discretion.



8

Weltumrundung mit „Otto“ (1989–2014)

Es gibt Menschen, die stellen sich Aufgaben oder träumen von Abenteuern – und ziehen diese Träume dann konsequent durch. Gunther und Christine Holtorf beschlossen 1988, mit ihrem 300 GD möglichst alle Länder dieser Erde zu durchqueren. Gesagt – getan. 26 Jahre und 215 besuchte Länder später kam der liebevoll auf den Namen „Otto“ getaufte 300 GD ins Mercedes-Benz Museum, wo ein ewiger Parkplatz gefunden wurde. Nicht weniger als 897.000 Kilometer hat das zuverlässige G-Modell auf seiner in jeder Hinsicht außergewöhnlichen Reise zurückgelegt – das entspricht mehr als der Strecke zum Mond und zurück. Mehr als 200.000 Kilometer davon wurden auf unbefestigten Straßen, Wegen, im Schlamm oder auf Kletterpassagen im Hochgebirge bewältigt.

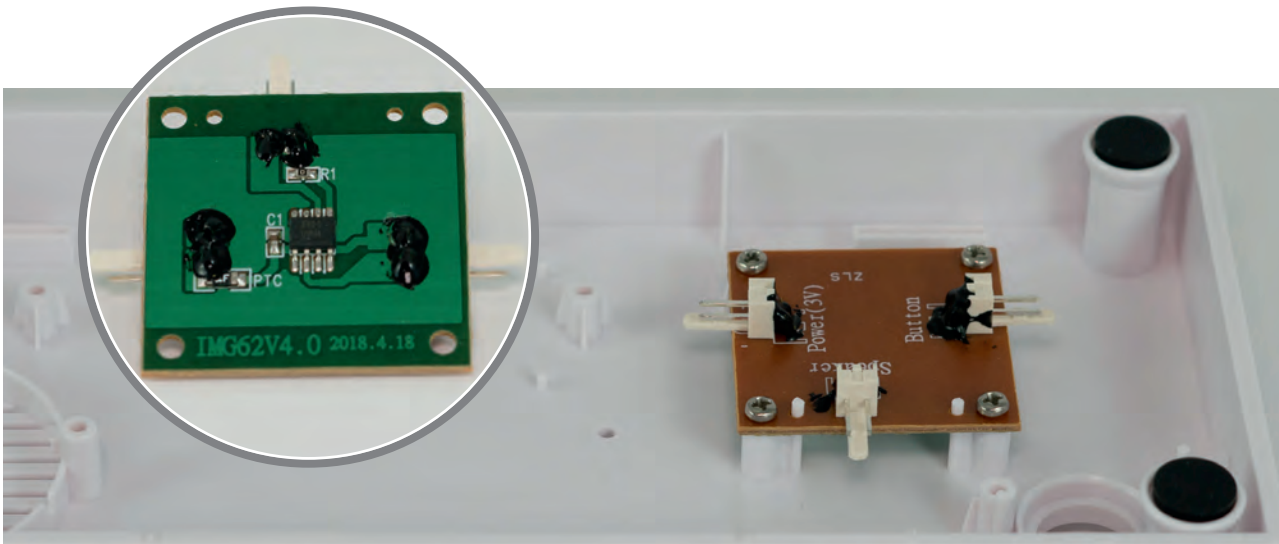
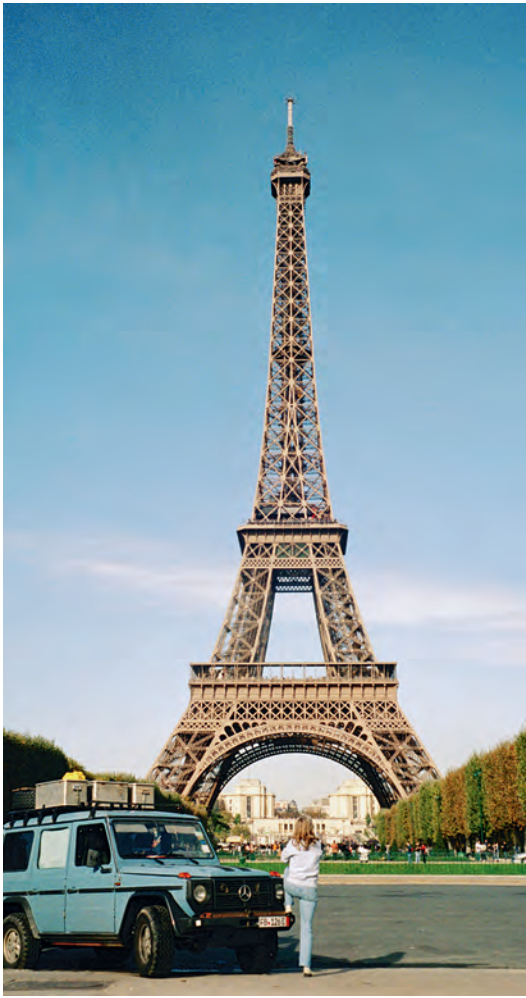
Gunther Holtorf meinte dazu: „Es ist die Kunst des Weglassens gefragt – je weniger an einem Wagen dran ist, umso weniger kann kaputtgehen.“ Dennoch war der 300 GD immer überladen: Mit Ersatzteilen, Reserverädern, Benzin- und Essensvorräten sowie Bergeausrüstung wog „Otto“ 3,5 Tonnen. Aus diesem Grund waren verstärkte Federn und Schlechtwege-Stoßdämpfer montiert. Trotz der Beanspruchung mussten der Motor, das Getriebe und der Antriebsstrang nie gewechselt werden. So bestätigte „Otto“ den Slogan: „Wo ein G ist, ist auch ein Weg.“

Round-the-World-Trip with “Otto” (1989–2014)

There are people who tackle challenging tasks or dream of adventures – and then actually make these dreams real. In 1988, Gunther and Christine Holtorf decided to tour as many countries of the world with their 300 GD. And off they went! After 26 years and visits to 215 countries, their 300 GD affectionately dubbed “Otto” went to its eternal parking space in the Mercedes-Benz Museum. During this extraordinary voyage, the reliable G model covered no less than 897,000 km, which is more than the distance to the Moon and back. More than 200,000 km were covered on unpaved roads, on paths, on muddy terrain or on inclines in lofty mountains.

Gunther Holtorf said, “What you need is the art of reduction – the fewer things you carry with the car, the fewer can break.” Nonetheless, the 300 GD was always overloaded. With spare parts, spare tyres, fuel and food supply and mountain equipment, Otto weighed 3.5 tons. For this reason, reinforced springs and special shock absorbers for bad road conditions were mounted. Despite the strain, neither the transmission nor the drive train had ever to be changed. Thus Otto confirmed the slogan, “Where there is a G, there is a way.”





Sie erhalten nun ein Soundmodul, das ihr Modellauto später akustisch zum Leben erwecken wird. Befestigen Sie das Modul mithilfe von vier Schrauben auf der Unterseite der Basis. Zwei kleine Löcher korrespondieren mit zwei kleinen Stiften an der Basis. Beachten Sie auch genau die Abbildung!

Today, you receive a sound module that will make your model car audibly come alive later. Use four screws to attach the module to the bottom side of the base. The two small holes correspond to the two small pins at the base. Refer to the illustration.

9

Baureihe 463 (1990)

1990 ergänzte eine rundum überarbeitete Modellreihe mit dem internen Baureihencode 463 die ursprüngliche Baureihe 460. Diese neue Generation des G hatte im September 1989 auf der IAA in Frankfurt debütiert. Sie setzte auf gediegenen Luxus und verschaffte dem Fahrzeug eine völlig neue Käufer-Klientel. Doch zuerst wurde mit dem Anfang 1989 zum 10. Geburtstag präsentierten, in nur 300 Exemplaren gebauten 230 GE Classic mit seinem Limousinen-Interieur das Interesse potenzieller Kunden geprüft. Sofort ausverkauft, bewies der „Classic“, dass der Weg vom Arbeitstier zum geländegängigen Luxusfahrzeug richtig war.

Mit dem Cockpit der Mittelklasse-Modellreihe 124, Zierleisten in Edelh Holz, wohnlichen Innenverkleidungen und edlen Teppichen rutschte der neue G auf die Einkaufsliste von Großstadt-Bewohnern, die maximal im Winter zum Skifahren ins Gelände fahren. Auf Wunsch war auch eine Lederausstattung bestellbar. Im Gegensatz zur weiterhin gebauten Basisvariante hatte der 463er permanenten statt zuschaltbaren Allradantrieb und war mit ABS erhältlich. 28 Jahre lang blieb die Baureihe 463 in verschiedenen Varianten im Angebot – mit Motoren von 2 Litern bis 6 Litern Hubraum, als zwei- und viertüriger Station-Wagen und als Cabriolet, das ab 1997 sogar mit elektrohydraulisch betätigtem Verdeck ausgerüstet war.

The 463 Series (1990)

In 1990, a completely revised model series with the internal series code 463 complemented the original 460 series. This new generation of the G model debuted at the Frankfurt International Auto Show in September 1989. It relied on dignified luxury and thus attracted a completely new clientele. The demand among the prospective new customers was first tested with the 230 GE Classic with saloon car interior. This model was presented to commemorate the 10th birthday in early 1989, and only 300 units were built. The Classic model was immediately sold out, thus proving that changing from a working horse to an all-terrain luxury car was the right way.

With the cockpit of the intermediate car series 124, trim strips made of precious timber, cosy interior trim and premium carpets, the new G made it to the shopping lists of inhabitants of big cities who only drive off roads in winter to go skiing, if at all. Leather trim was also optionally available. As opposed to the basic version that was still in production, the 463 sported a permanent instead of an on-demand all-wheel drive and was available with ABS. The 463 was on offer in various configurations for 28 years, e.g. with 2- to 6-litre engines, as a two-door or four-door estate car, or as a convertible, which was even available with an electro-hydraulically controlled top since 1997.





Die neunte Box bringt Ihnen ein Typenschild, das Sie in der Vertiefung auf der Vorderseite der Kunststoffbasis aufkleben können.

The 9th box contains a type label, which you can glue into the recess at the front side of the plastic base.

10

Baureihe 461 (1992)

Öffnete die Baureihe 463 in den nächsten Jahrzehnten stetig neue Wege für die Individualisierung und Leistungssteigerung der G-Klasse bis hin zum 6-Liter-Biturbo-Zwölfzylinder, so bediente Mercedes-Benz die Kunden, die den Geländewagen als Arbeitsgefährt einsetzen wollten, noch zwei weitere Jahre mit der Basis-Modellreihe 460. 1992 trat dann unter dem Baureihencode 461 eine überarbeitete Version an. Typische Kunden waren – neben den treuen Liebhabern der reinen Technik – vor allem Behörden und Kommunen, Organisationen und Streitkräfte.

1992 war die Baureihe 461 als 230 GE mit 90 kW (122 PS) sowie als 290 GD mit 70 kW (95 PS) im Angebot. Der Diesel wurde 1998 durch eine leistungsstärkere Variante mit Turbolader und 88 kW (120 PS) ersetzt. Dagegen wurde der Benziner nur bis 1996 angeboten – danach sollten für die Basis-Baureihe 461 ausschließlich Selbstzünder verfügbar sein. Offiziell 2001 aus dem Programm genommen, gab es anstatt des 461 nun die permanent allradgetriebene Version G 270 CDI „Worker“ für den kommunalen und den „Greenline“ für den militärischen Einsatz. Die stete Nachfrage nach einem Ur-G-Modell sorgte im Jubiläumsjahr 2009 dafür, dass die schlichtere Variante als Sondermodell EDITION30.PUR mit 135 kW (184 PS) ihren Weg zurück in die Preisliste fand.

The 461 Series (1992)

In the following decades, the 463 series continuously opened new ways for personalisation and increased performance of the G-Class up to the 6-litre twin-turbo 12-cylinder engine. At the same time, Mercedes-Benz still provided customers who actually wanted to use the off-road car as a working vehicle with the basic 460 series for another two years. In 1992, a revised version with the series code 461 was launched. Apart from loyal aficionados of pure technology, typical customers were in particular government agencies, municipalities, organisations and armed forces.

In 1992, the 461 series was offered in the form of the 230 GE with an engine power of 90 kW (122 hp) and the 290 GD with 70 kW (95 hp). The Diesel engine was replaced in 1998 by a more powerful turbocharged version with 88 kW (120 hp). The petrol version, on the other hand, was discontinued in 1996. Subsequently, only compression-ignition engines were available for the 461 base series. Instead of the 461, which was officially removed from the portfolio in 2001, there was now the G 270 CDI model with permanent all-wheel drive. Its Worker and Greenline versions were intended for communal or military service, respectively. Due to the constant demand for the original model, the plain version reappeared in the portfolio as special EDITION30.PUR with 135 kW (184 hp).





Die zweite bedruckte Hintergrundtafel können Sie zu Dekorationszwecken verwenden. Stecken Sie die Tafel vorsichtig in den mittleren Schlitz auf der Oberseite der Kunststoffbasis.

Today, you receive a second printed panel as a decorative element. Carefully insert it into the middle slit on the top side of the plastic base.

11

Mit V8-Motor (1993)

Mit seiner durch Einführung der Baureihe 463 eingeleiteten stärkeren Pkw-Orientierung gewann der G zunehmend neue Käufer aus dem Kreis privater Nutzer. Diese wussten besonders die exklusiven und leistungsstarken Varianten des Mercedes-Benz Geländewagens zu schätzen. Einen Meilenstein in dieser Hinsicht setzte das Sondermodell 500 GE. Präsentiert im März 1993 auf dem Genfer Automobilsalon, war es mit dem 177 kW (240 PS) starken Fünfliter-V8-Motor M 117 ausgerüstet, der bereits in der S-Klasse der Baureihe 126 und den SL- und SLC-Modellen der Baureihe 107 zum Einsatz gekommen war. Damit war der G nun erstmals mit einem Achtzylindermotor lieferbar.

Der 500 GE kostete fast doppelt so viel wie der 300 GE, der bis dahin mit einer Leistung von 125 kW (170 PS) das leistungsstärkste G-Modell gewesen war. Das tat dem Verkaufserfolg keinen Abbruch: Der Achtzylinder-G wurde in 446 Exemplaren gebaut und leitete die Entwicklung hin zu den leistungsstarken Modellen kommender Jahre ein. Zum September 1993 änderte sich auch die Bezeichnung des Geländewagens und wurde der im Mai 1993 eingeführten Nomenklatur der anderen Personenwagen-Baureihen angepasst. Das G stand nun vor der dreistelligen Zahl, die Hubraum und Modell bezeichnete, und die Fahrzeugfamilie hieß nicht mehr G-Modell, sondern G-Klasse.

V8 Model (1993)

Since the introduction of the 463 series, the G had become more oriented towards the passenger car segment and thus gained new customers among private users. The latter particularly appreciated the more exclusive and powerful versions of the Mercedes-Benz off-roader. In this respect, the special model 500 GE presented at the Geneva Auto Show in March 1993 proved to be a milestone. It was equipped with the 177 kW (240 hp) 5-litre V8 M 117 engine that had already been used in the S-Class series 126 and the SL and SLC models of the 107 series. For the first time, the G was now available with an 8-cylinder engine.

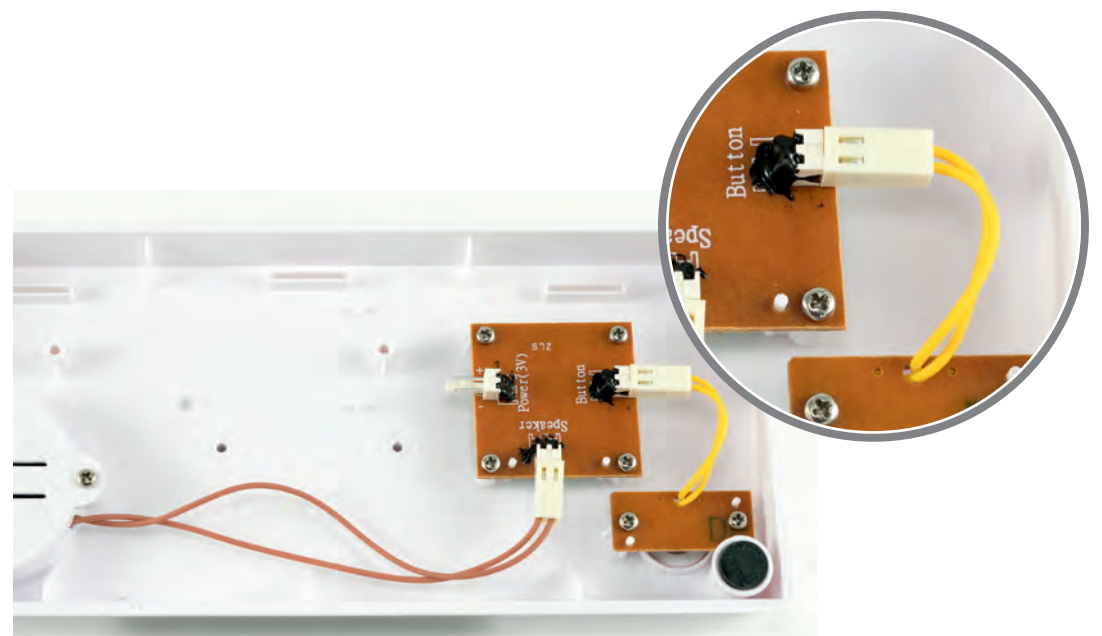
The price of the 500 GE amounted to nearly the double of the 300 GE, which hitherto had been the most powerful G model with an engine power of 125 kW (170 hp). However, this did not impair the commercial success: 446 units of the 8-cylinder G were built, and this started the development towards more powerful models in the ensuing years. In September 1993, the designation of the off-road car was changed and adjusted to the naming system of other passenger car series introduced in May 1993. The letter G now stood in front of the three-digit number that identified displacement and model, and the vehicle family was called the G-Class instead of the G model.





Mit dem An-/Ausshalter aus Box 11 können Sie später den Motor-Sound starten. Montieren Sie das Modul entsprechend der Abbildung. Legen Sie dazu zuerst den farbigen „Kopf“ in die kreisrunde Aussparung auf der Unterseite der Basis. Anschließend befestigen Sie das Elektronikbauteil mithilfe von zwei Schrauben an der Basis. Ein kleines Loch im Modul korrespondiert mit dem weißen Pin auf der Basis, sodass der Einbau nur in einer Richtung möglich ist. Anschließend stecken Sie den Stecker auf den mit „Button“ gekennzeichneten Anschluss am Soundmodul. Wichtig (auch im Folgenden): Stecken Sie den Stecker von jedem Bauteil immer nur auf den korrekten Anschluss am Soundmodul. Sie riskieren andernfalls, die Elektro-Bauteile zu beschädigen.

The on/off switch from box 11 will allow you to start the motor sound. Mount the module according to the illustration. First, place the coloured “head” in the circular gap at the bottom side of the base. Then attach the electronic component to the base with two screws. A small hole in the module corresponds to the white pin on the base so that you can only insert it in one direction. Now connect the plug to the socket on the sound module marked “button”. It is important to connect the plugs of any component only to the appropriate socket of the sound module. Otherwise, the electric components might be damaged.



12

AMG G 55 (1999)

Die 1993 mit dem 500 GE begonnene Entwicklung zu mehr Leistung und Luxus setzte sich in den Folgejahren konsequent fort. Schon 1994 erschien der G 320 mit einem 155 kW (210 PS) starken Sechszylindermotor als neues reguläres Topmodell. Im April 1998 übernahm diese Rolle der neue G 500, dessen V8-Motor 218 kW (297 PS) bereitstellte. Ein Jahr später, 20 Jahre nach dem Debüt des G-Modells, hatte der G 55 AMG Premiere. Erstmals stellte also nun die Performance-Marke AMG das Topmodell des Geländewagen-Verkaufsprogramms. Nach dem im Oktober 1990 zwischen Mercedes-Benz und AMG geschlossenen Kooperationsvertrag war die Zusammenarbeit im Januar 1999 in eine neue Phase getreten, als die Mercedes-AMG GmbH ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen hatte.

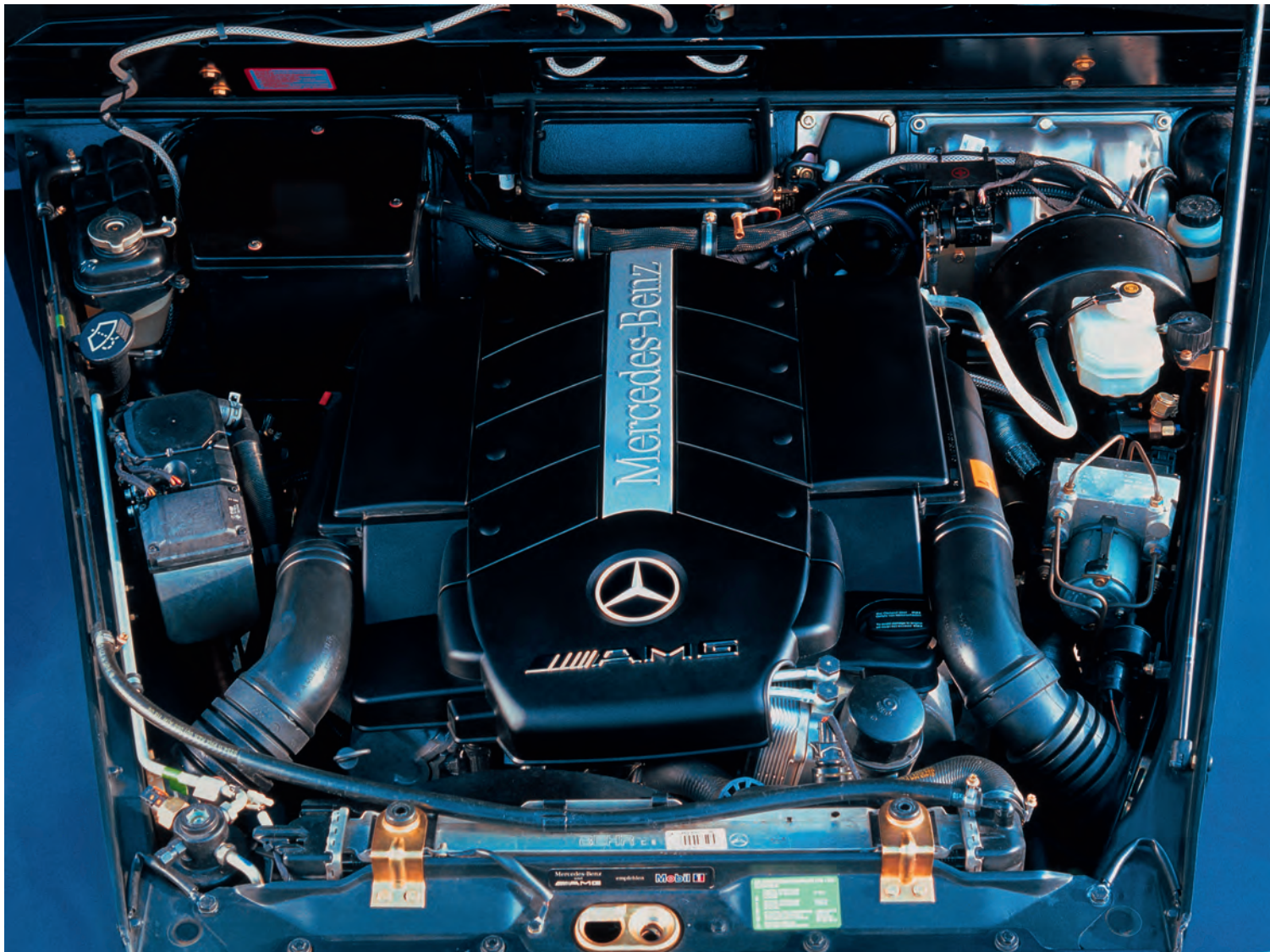
Der G 55 AMG wurde von einem 5,5-Liter-V8-Motor mit 260 kW (354 PS) angetrieben. Dieses Modell stand damit am Anfang der ausgesprochen erfolgreichen Tradition der exklusiven und hubraum- wie leistungsstarken G-Klasse Varianten von Mercedes-AMG. Fünf Jahre nach seiner Einführung erhielt der G 55 AMG nochmals einen deutlichen Leistungsschub. Der 5,5-Liter-V8 debütierte im März 2004 in einer neuen Variante mit Kompressor-Aufladung, die 350 kW (476 PS) mobilisierte – ab 2007 waren es nach einer Leistungskur sogar 364 kW (500 PS).

G 55 AMG (1999)

The development towards more power and luxury, which had begun in 1993 with the 500 GE, consistently continued in the following years. The G 320 with a 155 kW (210 hp) 6-cylinder engine already emerged as a new regular top model in 1994. In April 1998, this role was taken over by the G 500, whose V8 engine provided 218 kW (297 hp). A year later – 20 years after the debut of the G models – the G 55 AMG was introduced. For the first time, the performance brand AMG provided the top model of the off-road portfolio. Mercedes-Benz and AMG had signed a cooperation contract in October 1990. The cooperation entered a new stage when the Mercedes-AMG GmbH went into business in January 1999.

The G 55 AMG was driven by a 5.5-litre V8 engine with 260 kW (354 hp). This model marked the start of the extraordinarily successful tradition of exclusive Mercedes-AMG G-Class versions with large displacement and much power. Five years after its introduction, the G 55 AMG received a significant power boost. The 5.5-litre V8 model debuted as a supercharged version in March 2004 and achieved 350 kW (476 hp). In 2007, this was even increased to 364 kW (500 hp) due to another performance cure.





Die zwölfte Box enthält weiteres Dekomaterial für Ihr späteres Modellauto. Sie können selbst entscheiden, ob und wie Sie die Karosserie zum Schluss bekleben möchten.

Box no. 12 contains more decorative elements. Decide for yourself if and how you want to adorn the auto body when you have completed the model.

13

Sondereinsatz

Seit dem ersten Programmjahr gibt es für das G-Modell ganz spezielle Einsatzbereiche – etwa im kommunalen Bereich, bei der Feuerwehr, beim Militär oder als geländetauglicher Krankenwagen oder Notarztwagen. Ein Beispiel dafür ist auch der 2010 erschienene G 300 CDI Professional als Fahrgestell mit Fahrerhaus. Diese Modellvariante konnte nur als Nutzfahrzeug und nur mit zusätzlichem Aufbau zugelassen werden. Bis Oktober 2013 war dieses Modell, bei dem der 3-Liter-V6-Turbodiesel 135 kW (184 PS) leistete, im Angebot – allerdings mit einer auf 90 km/h limitierten Höchstgeschwindigkeit. Als weitere Varianten gab es den viertürigen Station-Wagen und den zweitürigen Kastenwagen.

Mercedes-Benz schrieb zu dem Modell: „Die bewährte technische Basis der G-Klasse Professional erschließt Ihnen praktisch unbegrenzte Möglichkeiten bezüglich individueller Aufbauten zur Erfüllung spezieller Aufgaben. Auf Basis der Varianten, die Sie von uns ab Werk erhalten, können Sie unter Einbeziehung des Know-hows von externen Aufbauherstellern nahezu alle denkbaren Lösungen realisieren. Die Auswahl bereits erfüllter Anwendungsfälle unterstreicht die Vielfältigkeit und Zuverlässigkeit der G-Klasse, gerade in schwierigem Gelände und unter erschwerten Bedingungen mit Bravour zu bestehen.“

Special Use

From the very beginning, there have been very special uses for the G model, e.g. by municipalities, the fire brigade, the military or as all-terrain ambulances and mobile intensive care units. One example is the G 300 CDI Professional introduced in 2010 as a chassis with a cab. This version could only be homologated as a utility vehicle and only with an additional superstructure. This model had a 3-litre turbo Diesel V6 engine with 135 kW (184 hp) and was available until October 2013, albeit with a top speed limited to 90 km/h. Additional versions included a four-door estate car and a two-door panel van.

With respect to this model, Mercedes-Benz wrote, “The proven technological base of the G-Class Professional provides you with virtually unlimited options for purpose-built superstructures for your special needs. Based on the version that you receive from our factory and utilising the know-how of external superstructure manufacturers, you can implement nearly any conceivable solution. The list of already accomplished applications emphasises the flexibility and reliability of the G-Class, in particular on rough terrain and under hard conditions.”





Ihr Hintergrundpanorama wird nun vervollständigt. Stecken Sie die dritte bedruckte Hintergrundtafel vorsichtig in den rechten Schlitz auf der Oberseite der Kunststoffbasis.

Now the background panorama is completed. Carefully insert the third panel in the right slit on the plastic base.

14

Noch mehr Komfort und Sicherheit (2012)

Im Mai 2012 debütierte eine nochmals deutlich aufgewertete Modellpalette der G-Klasse, die damit ihre Spitzenstellung unter den Offroad-Fahrzeugen untermauerte. Die Instrumententafel und die Mittelkonsole wurden komplett neu gestaltet. Zwischen den beiden neuen Rundinstrumenten rückte ein Farbbildschirm in das Blickfeld des Fahrers. Serienmäßig mit an Bord war das moderne Infotainment-System COMAND Online mit Navigation und Internetzugang. Neue LED-Tagfahrleuchten und Außenspiegel veränderten den Look des Luxus-Geländewagens nur dezent. Die Palette der Sicherheitsausstattungen ergänzten auf Wunsch ein Totwinkel-Assistent, die Einparkhilfe PARKTRONIC sowie der Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC PLUS.

Neben diesen umfassenden, äußerlich aber erst beim zweiten Hinschauen wahrnehmbaren Änderungen wurden mit der überarbeiteten G-Klasse zwei neue AMG-Modelle präsentiert. Durch den geänderten vorderen Stoßfänger mit seinen ausgeprägten Lufteinlässen unterscheiden sie sich auch von außen deutlich von den weniger leistungsstarken Schwestermodellen. Der G 63 AMG mit dem 400 kW (544 PS) starken 5,5-Liter-V8-Motor M 157 löste den G 55 AMG Kompressor ab. Mit dem neuen Motor setzte Mercedes-AMG anstelle der bisherigen Kompressortechnologie zur Leistungssteigerung nun auf Biturboaufladung.

Even More Comfort and Safety (2012)

In May 2012, a significantly upgraded model range of the G-Class debuted and substantiated the leading position of the G-Class among off-road vehicles. The dashboard and the centre console were completely redesigned. A colour display appeared between the two new dials. The modern COMAND Online infotainment system with navigation system and Internet access was also provided in series. New LED daytime running lights and new exterior mirrors only slightly changed the look of the luxury off-roader. The range of safety features could optionally be extended by a blind spot assistant, the PARKTRONIC parking assistant system and the DISTRONIC PLUS adaptive cruise control.

These comprehensive changes were only visible at second view, but in addition to the revised G-Class, two new AMG models were also presented together, and they could easily be distinguished from their less powerful cousins by the revised front bumpers with their pronounced vents. The G 63 AMG with the 400 kW (544 hp) 5.5-litre V8 M 157 engine succeeded the supercharged G 55 AMG Kompressor model. With the new engine, Mercedes-AMG now relied on twin turbochargers as a means to increase power instead of the previous supercharger technology.





Heute folgt zusätzliches Dekorationsmaterial für Ihr Diorama. Die Aufkleber können Sie später nach Belieben zur individuellen Modifizierung verwenden.

Today, you get more decorative elements for the diorama. You can use the stickers later to personalise the model at your discretion.



G 65 AMG (2012)

Zeitgleich mit dem Achtzylindermodell G 63 AMG debütierte der G 65 AMG als neues Topmodell der G-Klasse. Er war mit dem Sechsliter-V12-Motor M 279 ausgerüstet, einer Weiterentwicklung des Biturbo-Zwölfzylinders, der bereits aus den Coupés und Limousinen der S-Klasse und dem SL bekannt war. Der G 65 AMG war das erste Zwölfzylindermodell, das im G-Klasse Verkaufsprogramm offiziell angeboten wurde. 2002 hatte es zwar bereits den G 63 AMG mit 6,3-Liter-V12 gegeben, der als Kleinserienmodell jedoch ein Exot blieb. Der G 65 AMG überwältigte seine Käufer mit 450 kW (612 PS) und 1.000 Nm Drehmoment – der bislang höchste Wert eines Personenwagenmotors von Mercedes-Benz. Den Spurt auf Tempo 100 vollzog der G 65 AMG in 5,3 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit war elektronisch auf 230 km/h begrenzt.

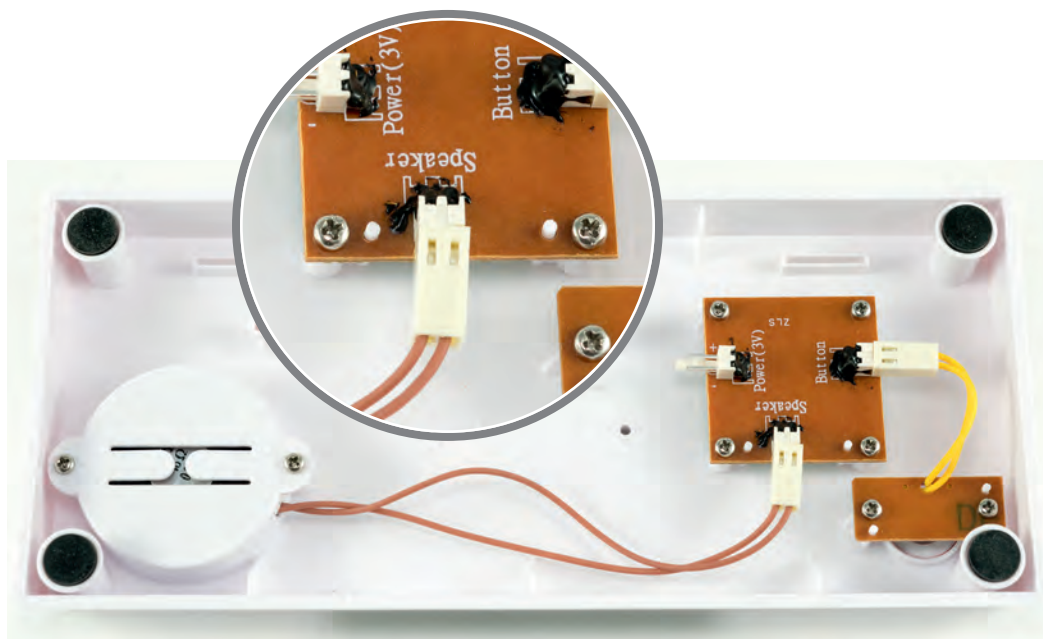
Auch wenn der Basispreis von 137.505 Euro für den G 63 AMG durchaus finanzielle Reserven erforderte, so entschied sich doch die Mehrzahl der Käufer für die AMG-Variante. Der mit 264.180 Euro deutlich teurere G 65 AMG erfreute sich gerade in arabischen Ländern besonderer Beliebtheit. Spätestens die AMG-Modelle der G-Klasse machten deutlich, dass die Wandlung vom geländegängigen Nutzfahrzeug zum Hochleistungs-Luxusgefährt mit höchster Geländegängigkeit erfolgreich vollzogen war.

G 65 AMG (2012)

At the same time as the 8-cylinder G 63 AMG, the G 65 AMG was introduced as the new top model of the G-Class. It was equipped with a 6-litre V12 M 279 engine, an advanced version of the twin-turbo 12-cylinder engine that had already been used in the coupés and saloon cars of the S-Class and the SL sports cars. The G 65 AMG was the first 12-cylinder engine officially available in the G-Class portfolio. There had already been a G 63 AMG with a 6.3-litre V12 engine in 2002; however, as a small-series model it remained a curiosity. The G 65 AMG delighted its buyers with an engine power of 450 kW (612 PS) and a torque of 1000 Nm, which was the highest value that any passenger car engine by Mercedes-Benz had hitherto achieved. The G 65 AMG only needed 5.3 seconds to accelerate to 100 km/h. Its top speed was electronically limited to 230 km/h.

While the basic price of the G 63 AMG of 137,505 Euros certainly required a higher budget, most customers nonetheless went for the AMG version. At a price of 264,180 Euros, the G 65 AMG was even significantly more expensive. It was especially popular in Arab countries. If there had still been any doubts, the G-Class AMG models clearly showed that the change from an off-road utility vehicle to an all-terrain high-performance luxury vehicle had been successful.





Es folgt ein weiteres Bauteil für die Basis. Befestigen Sie den Lautsprecher entsprechend der Abbildung mithilfe von zwei Schrauben. Die Schrauben nicht zu fest anziehen, um eine Beschädigung der Drähte zu vermeiden. Verbinden Sie den Lautsprecher anschließend mithilfe des Steckers mit dem Soundmodul. Der richtige Anschluss ist mit „Speaker“ gekennzeichnet.

Next, there is another part for the base. Attach the loudspeaker with two screws as shown in the illustration. To avoid damaging the wires, do not tighten the screws too much. Then connect the plug of the loudspeaker to the sound module. The correct socket is the one marked "speaker".

16

Vision Ener-G-Force (2012)

Showcars, mit denen Mercedes-Benz visualisiert, wohin die Designsprache und die Technik in der Zukunft führen könnten, haben bei der Stuttgarter Marke eine lange Tradition. Ende 2012 bot die anlässlich der Los Angeles Design Challenge präsentierte „Vision Ener-G-Force“ so einen Ausblick auf eine radikale Neuinterpretation der G-Klasse, die weit in die Zukunft reichen sollte. Dazu wurden zentrale „Gene“ des Modells wie Proportionen und Designelemente übernommen und in einem klaren Konzept für übermorgen völlig neu und modern interpretiert. Gorden Wagener, Designchef von Mercedes-Benz Cars, sagte zu der Studie: „Der Vision Ener-G-Force ist die Vision eines Offroaders, der das Abenteuer der Zukunft spiegelt und sich gleichzeitig auf die Gene der Mercedes-Benz Offroad-Ikone, des G-Modells, beruft. Modern und cool könnte er aber auch ein Hinweis auf einen Neuanfang für die Offroad-Formensprache von Mercedes-Benz sein.“

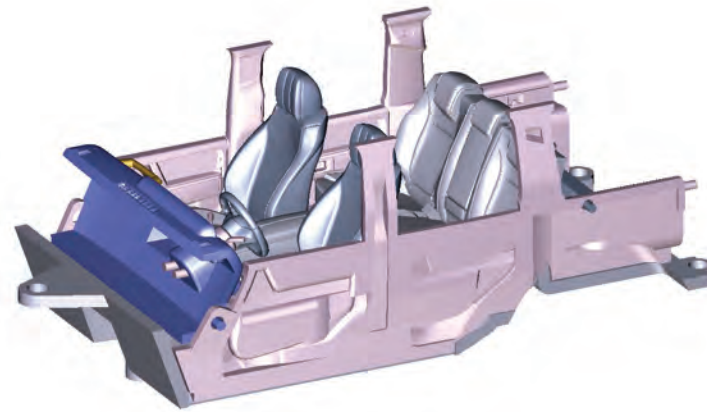
Mercedes-Benz wählte zusätzlich eine zukunftsweisende Technik, um die Vision Ener-G-Force in ein richtiges „Green Car“ zu verwandeln. So nimmt das Gefährt recyceltes Wasser in Tanks auf dem Dach auf und leitet es an den „Hydro-Tech Converter“ weiter. Dieser wandelt die natürliche, erneuerbare Ressource in Wasserstoff für den Betrieb der Brennstoffzellen um.

Vision Ener-G-Force (2012)

Mercedes-Benz has a long tradition of show cars visualising the future direction of design and technology. The “Vision Ener-G-Force” presented on the occasion of the 2012 Los Angeles Design Challenge gave such a far-reaching outlook to a radical reinterpretation of the G-Class. It took essential “genes” of the models like the proportions and styling elements and interpreted them in a completely new and modern way as a distinct concept for the day after tomorrow. Gorden Wagener, head of the styling department at Mercedes-Benz, said about this concept study, “The Vision Ener-G-Force is the vision of an off-roader that reflects the adventure of tomorrow and simultaneously invokes the genes of the G model, the iconic Mercedes-Benz off-road vehicle. With its modern and cool look, it could also point to a new beginning for the styling of Mercedes-Benz off-roaders.”

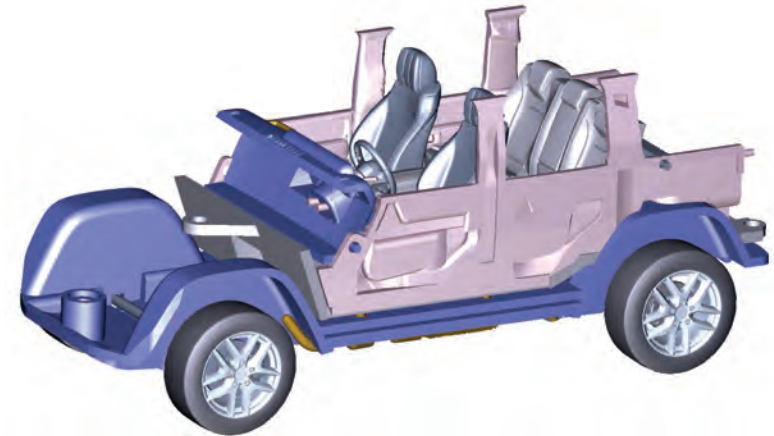
Mercedes-Benz also included progressive technology to turn the Vision Ener-G-Force into a true “green car”. For instance, the vehicle carries recycled water in tanks on the roof and supplies them to a “hydro-tech converter”, which transforms this natural, renewable resource into hydrogen for the fuel cells.





Weiter geht es mit dem Modellfahrzeug: Das nächste Modul enthält das Fahrzeuginterieur. Sie können das Bauteil lose auf das Chassis legen. Auf der Unterseite der Sitzgruppe befinden sich zwei Hervorhebungen, die mit zwei Löchern im Chassis korrespondieren. Stecken Sie die beiden Bauteile zusammen. Sie passen nur in einer Richtung.

Today, you get another part of the model car, namely the interior. First, place it loosely on the chassis. At the bottom of the seating group, there are two protrusions, which correspond to two holes in the chassis. Stick the two parts together. They only fit in one direction.



G 500 Cabriolet „Final Edition“ (2013)

Der Mercedes-Benz Geländewagen war von Beginn an auch als Cabriolet erhältlich – anfänglich unter der Bezeichnung „Offener Wagen“ mit einem ungefütteten Dach aus Planen, dessen Auf- und Abbau zwei Personen beschäftigte. Während die Preisliste nur die Variante mit kurzem Radstand enthielt, wurde den Streitkräften auch ein entsprechendes Pendant mit langem Radstand angeboten. Zunächst war das offene Fahrzeug mit dem ungefütteten Dach, dessen Planen laut im Fahrtwind flatterten, vor allem für militärische Zwecke interessant. 1985 bot Mercedes-Benz schließlich ein mehrlagiges Stoffverdeck an, dessen komplizierte Montage erst 1997 ein Ende hatte, als eine elektrohydraulische Verdeckbetätigung ins Spiel kam.

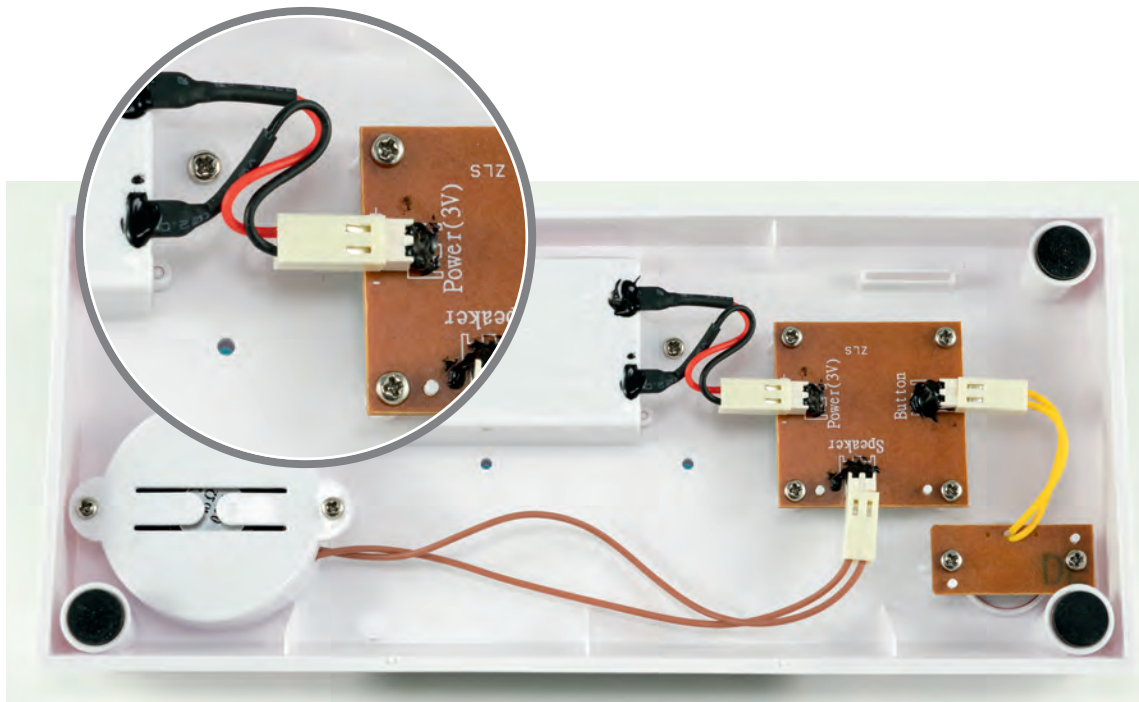
Ende 2013 läutete Mercedes-Benz mit den 200 Exemplaren der „Final Edition“ das Ende des G-Klasse Cabriolets ein. Sie wurde ausschließlich als G 500 mit Achtzylinder-Motor und 285 kW (387 PS) Leistung zum Preis von 110.003,60 Euro angeboten und unterschied sich von den Vorgängern durch 18-Zoll-Felgen im Fünf-Speichen-Design in AMG-Radhäusern sowie mehr Chrom und Edelstahl an der Karosserie. Im Innenraum gab es wahlweise sandfarbenes oder schwarzes Leder, dazu war die Persenning sandfarben. Wie nicht anders zu erwarten, war die „Final Edition“ innerhalb weniger Wochen ausverkauft.

G 500 Convertible “Final Edition” (2013)

From the very beginning, the Mercedes-Benz off-road car was also available as a convertible. At first, it was simply called “open car” and had an unlined tarpaulin roof, which kept two people busy to mount and dismount it. While the catalogue only listed a version with a short wheelbase, an additional model with a long wheelbase was offered to armed forces. The open car with the unlined tarpaulin roof that fluttered loudly in the airflow was at first mainly worthwhile for military use. In 1985, Mercedes-Benz eventually offered a multi-layer textile roof top. It was quite complicated to mount this top until 1997, when an electro-hydraulic control was introduced.

With the 200 units of the “Final Edition”, Mercedes-Benz heralded the end of the G-Class convertible late in 2013. They were only available as a G 500 version with an 8-cylinder engine and 285 kW (387 hp) at a price of 110,003.60 Euro. They differed from their predecessors in the 18" rims with a five-spoke design mounted in AMG wheel arches and in the use of more chrome and stainless steel for the body. With respect to the interior, customers could choose between sand-coloured or black leather; the tarpaulin was also sand-coloured. Not surprisingly, the Final Edition was sold out within a few weeks.





Mit dem Batteriefach erhalten Sie das letzte Bauteil für die Unterseite der Kunststoffbasis. Setzen Sie zwei 1,5-V-Batterien ein (Typ AA, nicht im Lieferumfang enthalten). Beachten Sie die korrekte Polung! Befestigen Sie anschließend das Batteriefach mit zwei Schrauben an der Unterseite der Basis. Beachten Sie die Abbildung zur Positionierung des Moduls. Verbinden Sie anschließend die Batteriebox mithilfe des Steckers mit dem Soundmodul. Der korrekte Anschluss ist mit „Power“ gekennzeichnet. Auf Knopfdruck können Sie nun den Motorsound starten. Er endet nach ca. 30 Sekunden automatisch. Alternativ können Sie den Sound durch nochmaliges Drücken des Schalters vorab ausstellen.

The battery box is the last part to be attached to the bottom side of the base. Insert two 1.5 V AA batteries (not included). Carefully pay attention to the polarity! Then attach the battery box to the bottom side of the base with two screws. Refer to the illustration to correctly place the module. Then connect the plug of the battery box to the sound module. The correct socket is the one marked "power". Now it is possible to start the engine sound by pressing the button. The sound automatically ends after approx. 30 s. You can also interrupt the sound by pressing the button again.

18

G 63 AMG 6x6 (2014)

Die Ursprünge dieses riesigen G-Klasse Modells mit drei Achsen gehen auf die australische Armee zurück, die bei Mercedes-Benz 2.000 Exemplare eines Dreiachсers in Militär-Ausführung bestellte. Einfach dargestellt, ist der G 63 AMG 6x6 also eine G-Klasse der Baureihe 463 mit einer zweiten Hinterachse und der Technik des G 63 AMG. Nachdem die Entwicklung beendet war, schuf Mercedes-Benz eine Linkslenker-Variante, die auch bei anderen Streitkräften Anklang fand. Außerdem erhielt das Unternehmen Anfragen von Privatkunden, die ebenfalls eines der 3,85 Tonnen schweren Gefährte erwerben wollten.

Für den Vortrieb sorgte der bewährte 5,5-Liter-Biturbo-V8 von Mercedes-AMG, dessen 400 kW (544 PS) mit einem maximalen Drehmoment von 760 Nm über ein AMG-Speedshift-7G-Tronic-Automatikgetriebe an die beiden Hinterachsen weitergereicht wurden. Damit erreichte der knapp 6 Meter lange, 2,11 Meter breite und 2,28 Meter hohe 6x6 eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Der 160 Liter fassende Tank des imposanten Dreiachсers lässt darauf schließen, dass ein Verbrauch von unter 30 Litern auf 100 Kilometer wohl keine realistische Vorstellung ist, was die hauptsächlich in den Vereinigten Arabischen Emiraten beheimateten Käufer nicht weiter gestört haben dürfte.

G 63 AMG 6x6 (2014)

The idea for this giant three-axle G-Class model originated with the Australian army, which asked Mercedes-Benz to deliver 2000 units of a three-axle vehicle in military design. Essentially, the G 63 AMG 6x6 is a 463 with a second rear axle and the technology of the G 63 AMG. After completing the development, Mercedes-Benz also created a left-hand drive version, which found favour with other armed forces as well. The company even received queries by private customers who wanted to purchase one of these 3.85 ton-vehicles.

Propulsion was provided by the proven 5.5-litre twin-turbo V8 engine by Mercedes-AMG. Its engine power of 40 kW (544 hp) and its maximum torque of 760 Nm were transferred to the two rear axles by an AMG Speedshift 7G-Tronic automatic transmission. This allowed the nearly 6 m long, 2.11 m wide and 2.28 m high 6x6 to achieve a top speed of 160 km/h. The fuel tank with a capacity of 160 litres indicates that it would not be realistic to assume a fuel consumption of less than 30 litres per 100 km. However, this would not really have bothered the customers who mainly hailed from the United Arab Emirates.





Die 18. Box verbirgt eine kleine 2D-Figur, mit der Sie Ihr Diorama ausschmücken können.

Box no. 18 contains a small 2D figure to adorn your diorama.



19

G 500 4x4² (2016)

Deutlich günstiger als der 6x6 – wenn man bei 230.270 Euro von günstig sprechen darf – war der zwei Jahre später ebenfalls zunächst als seriennahes Showcar vorgestellte G 500 4x4². Der überragende Allrad-Antriebsstrang inklusive der Portalachsen des 6x6 wurde um eine Achse reduziert und mit einem neu entwickelten variablen Fahrwerk verbunden. Darüber thront die Serienkarosserie der G-Klasse, die zusätzlich eine oberhalb der Windschutzscheibe integrierte LED-Lichtleiste sowie die Kotflügelverbreiterungen und die Frontstoßfänger der Versionen G 63 AMG und G 65 AMG erhielt. Der permanente Allradantrieb, eine Geländereduktion im Verteilergetriebe, Portalachsen und drei während der Fahrt sperrbare Differenziale sorgen für höchste Geländegängigkeit auf jedem Terrain. Angetrieben wird der G 500 4x4² von einem neuen 4-Liter-V8-Biturbomotor mit 310 kW (422 PS) Leistung, der den drei Tonnen wiegenden Geländewagen in 7,4 Sekunden auf Tempo 100 und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h beschleunigt. Mit einer Höhe von 2,25 Metern und einer Breite von 2,10 Metern ist der G 500 4x4² nicht wirklich für die Stadt geeignet, da bereits das Erklimmen der Sitze körperlichen Einsatz erfordert: hochklettern, linken Fuß auf das Trittbrett, rechte Hand ans Lenkrad und dann mit Hüftschwung auf den Hochsitz.

G 500 4x4² (2016)

Two years later, the G 500 4x4² was introduced at first as a near-series show car. It was significantly cheaper than the 6x6 – if you can call a price of 230,270 Euros ‘cheap’. The outstanding all-wheel drive train of the 6x6 including its portal axle design was reduced by one axle and combined with a newly developed variable chassis. Above that sat the series body of the G-Class, enhanced by an integrated LED light strip above the windshield and the extended mudguards and the front bumpers of the G 63 AMG and G 65 AMG versions. The permanent all-wheel drive, the terrain reduction in the transfer case, the portal axles and the three differentials that could be locked on the fly provided the best all-terrain capabilities. The G 500 4x4² was driven by a new 4-litre twin-turbo V8 engine with 310 kW (422 hp), which could accelerate the 3-ton off-roader to 100 km/h in 7.4 seconds and achieved a top speed of 210 km/h. With a height of 2.25 m and a width of 2.10 m, the G 500 4x4² was not really suited for urban traffic. Even clambering up to the seats required physical effort: climb up, put your left foot onto the running board, grasp the steering wheel with your right hand and swing yourself up to the raised seat.





Da nicht das ganze Jahr über Weihnachten ist, gibt es ein wenig Abwechslung für Ihre Hintergrundtafeln. Das zweite Set entführt Sie ins Gelände ...
As it is not Christmas all year round, there will be a little variety in the background panels. The second set takes you off the road.



G 650 Landaulet (2017)

Von 2002 bis 2012 führte der Stuttgarter Automobilbauer die eigenständige Marke Maybach als Top-Label mit einem eigenen Modellprogramm – zwei Jahre später wurden die Topmodelle der S-Klasse der neuen Submarke Mercedes-Maybach zugeordnet. Das 2017 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellte Mercedes-Maybach G 650 Landaulet war der erste Geländewagen der neuen Luxusmarke. Unter einem Landaulet versteht man ein Fahrzeug mit geschlossenem Aufbau, bei dem der hintere Teil über ein faltverdeck verfügt, damit die im Fond sitzenden Passagiere die Sonne genießen oder sich der Öffentlichkeit zeigen können – weshalb diese Bauart gerne bei Repräsentationsfahrzeugen von Staatsoberhäuptern eingesetzt wird.

Vom G 650 Landaulet entstanden exakt 99 Exemplare, die zum Preis von 749.700 Euro angeboten und verkauft wurden. Das Modell basierte auf dem G 500 4x4², erhielt jedoch einen um 60 Zentimeter verlängerten Radstand sowie als Antrieb das 463 kW (630 PS) starke Zwölfzylinder-Biturbo-Triebwerk des G 65 AMG. Mit diesem nicht weniger als 1.000 Nm Drehmoment bereitstellenden Kraftpaket unter der Motorhaube beschleunigt das 3,3 Tonnen wiegende Landaulet in weniger als sechs Sekunden auf Tempo 100 – die Höchstgeschwindigkeit wurde elektronisch auf 180 km/h begrenzt.

G 650 Landaulet (2017)

From 2002 to 2012, the Stuttgart-based car manufacturer used the independent Maybach brand as a top label with a model portfolio of its own. Two years later, the top models of the S-Class were assigned to the new sub-brand Mercedes-Maybach. The Mercedes-Maybach G 650 Landaulet introduced at the Geneva Auto Show in 2017 was the first off-roader of the new luxury brand. A landaulet is a vehicle with a closed superstructure where the rear part has a foldable roof so that the passengers in the back of the car can bask in the sunshine or present themselves to the public. For this reason, this design is often used for official state cars.

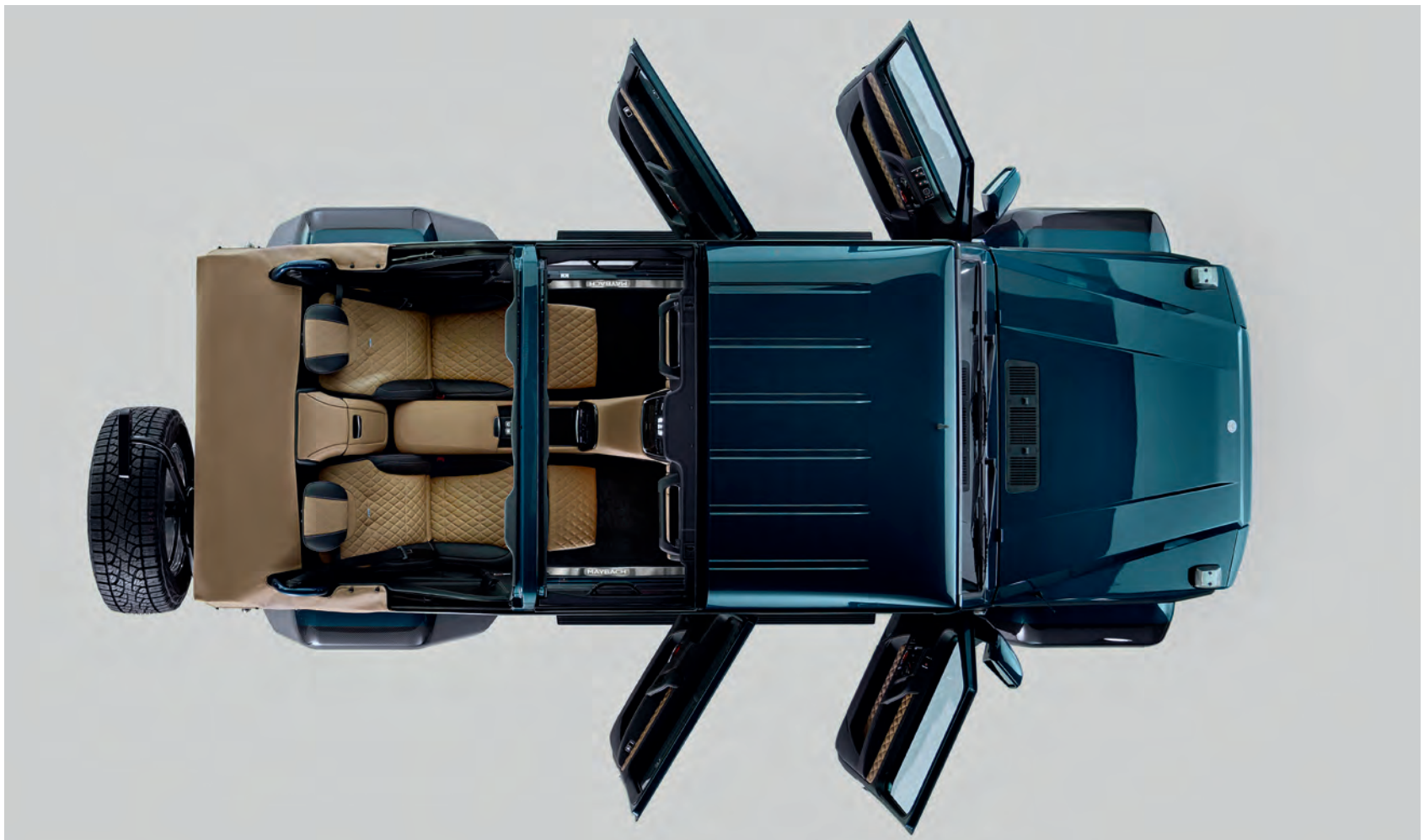
Exactly 99 units of the G 650 Landaulet were built and sold at a price of 749,700 Euros. The model was based on the G 500 4x4², but the wheelbase was extended by 60 cm and the propulsion was provided by the 12-cylinder twin-turbo engine of the G 65 AMG with 463 kW (630 hp) and a torque of 1000 Nm. This power pack was able to accelerate the 3.3-ton Landaulet to 100 km/h in less than 6 seconds. The top speed was electronically limited to 180 km/h.





Die nächste Box liefert die zweite Tafel für das Hintergrundset.

The next box contains the second panel of the new background set.



21

Das Design der neuen G-Klasse (2018)

2018 wurde die neue G-Klasse vorgestellt. Eine G-Klasse ist eine G-Klasse – weshalb man sich entschied, den Baureihencode 463 beizubehalten, um das Fortbestehen der Ikone G zu unterstreichen. Auch wenn man es der neuen G-Klasse nicht ansieht, begründet die neue Generation den größten Schritt in der Geschichte der G-Klasse: Nur drei Bauteile wurden unverändert vom Vorgänger übernommen: der Reserveradring, die Düse der Scheinwerferreinigungsanlage und die Türgriffe. Der Rest ist neu – und hat dennoch nichts vom Charme des alten Modells verloren. Hauptaugenmerk in der Designentwicklung war es, der G-Klasse nichts von ihrer Kantigkeit zu nehmen, die die Käufer so schätzen.

So wurden die Flächen etwas gestrafft. Zugleich blieben die außenliegenden Türscharniere, die aufliegende Motorhaube und das Reserverad an der Hintertür unberührt. Dafür wuchsen die Proportionen: Die neue G-Klasse ist 5,3 Zentimeter länger und 12,2 Zentimeter breiter, sodass die Insassen deutlich mehr Platz haben. Mit dem neuen Armaturenbrett und den 12,3-Zoll-Breitbildschirmen hat auch modernste Kommunikationstechnik in die G-Klasse Einzug gehalten. Für die Traditionalisten sind alternativ die klassischen Rundinstrumente verfügbar, der Beifahrerhaltegriff hingegen ist weiterhin fester Bestandteil der G-Klasse DNA.

The Design of the New G-Class (2018)

In 2018, the new G-Class was presented. A G-Class is a G-Class, and hence it was decided to keep the series code 463 in order to emphasise the continuation of the iconic G model. While you would not realise it when you just looked at the new G-Class, the new generation constituted the largest step in the history of the G-Class. Only three components of the predecessor were reused: the spare wheel ring, the nozzle of the headlamp cleaning system and the door handles. The rest was new without losing any of the allure of the old model. The development of the new design focused on maintaining the angular appearance of the G-Class, which the customers appreciated so much.

While the surfaces were tightened, the exterior door hinges, the top-mounted bonnet and the spare wheel at the rear door remained unchanged. At the same time, the dimensions were extended. The new G-Class was now 5 cm longer and 12.2 cm wider so that the passengers had significantly more space. With the new dashboard and the 12.3" wide screen, modern communication technology found its way into the G-Class. For traditionalists, the classic dials are also available. On the other hand, the grab handle for the front-seat passenger is still an integral part of the G-Class DNA.





Heute bekommen Sie eine zweite 2D-Figur, die Sie zu Dekorationszwecken verwenden können.

Today's box contains another little 2D figure to further adorn the diorama.



22

Die Technik der neuen G-Klasse (2018)

Bei der Überarbeitung des Erfolgsmodells galt es, die neue G-Klasse im Gelände und auf der Straße noch besser zu machen. Die Verbesserung im Gelände war nicht leicht zu erfüllen, denn hier war die bisherige Ausführung bereits die Referenz. So standen der Leiterraum, die drei 100-Prozent-Sperren sowie die Geländeunterstützungen nicht zur Diskussion. Ein Team von Mercedes-Benz und Mercedes-AMG entwickelte zusätzlich ein neues Fahrwerk, das eine Einzelradaufhängung mit einer Doppelquerlenker-Vorderachse und einer starren Hinterachse verbindet. Dank der höher gelegten Achsen bietet die neue G-Klasse noch bessere Offroad-Fähigkeiten: Zwischen den Achsen sind es 24,1 Zentimeter Bodenfreiheit, die Wattiefe beträgt 70 Zentimeter.

Für den Vortrieb sorgt beispielsweise im G 500 ein 4-Liter-V8-Biturbomotor mit 310 kW (422 PS) Leistung, der einen zwar einerseits größeren, andererseits dafür rund 150 Kilogramm leichteren Wagen vorantreibt. Für die Gewichtsreduzierung sorgen neue hochfeste und ultrahochfeste Stähle sowie Aluminium, die zudem eine um 50 Prozent gesteigerte Torsions-Steifigkeit einbringen. Dank dieser Diät, einer neuen Lenkung und der Montage von adaptiven Dämpfern und mit fünf verschiedenen Fahrprogrammen ist der Komfort auf normalen Straßen deutlich gestiegen.

The Technology of the New G-Class (2018)

The revision of the successful model was intended to further improve the new G-Class on and off the road. Improving the off-road capabilities was not that easy as the previous G model had already been the benchmark. For instance, the ladder frame, the three 100% locks and the terrain reduction were not up for discussion. However, a Mercedes-Benz and Mercedes-AMG team developed a new chassis combining independent wheel suspension with a double wishbone front axle and a rigid rear axle. Due to the raised axles, the new G-Class gained improved off-road capabilities. The ground clearance between the axles amounted to 24.1 cm and the fording depth to 70 cm.

Propulsion was provided e.g. by the 310 kW (422 hp) 4-litre V8 twin-turbo engine of the G 500, which had to drive a bigger but also 150 kg lighter car. This weight reduction was made possible by the use of high-strength and ultrahigh-strength steel and aluminium, which also increased the torsional rigidity by 50 %. Thanks to this slimming cure, a new steering and the use of adaptive shock absorbers and with five different drive programs, the comfort on regular roads had also significantly increased.





Box 22 bringt zusätzliches Dekorationsmaterial. Die Aufkleber können Sie später nach Belieben zur individuellen Modifizierung verwenden.

Box 22 contains even more decorative elements for the diorama. You can use the stickers later to personalise the model at your discretion.

23

Die „eingegossene“ G-Klasse (2018)

Immer wieder findet man Bernsteine, in denen Pflanzen oder Tiere eingeschlossen die Zeiten überdauert haben. Nach diesem Vorbild hat Mercedes-Benz die Präsentation der neuen G-Klasse auf der North American Auto Show (NAIAS) in Detroit mit einem in 44,4 Tonnen Kunstharz eingegossenen Ur-Modell des Geländeklassikers von 1979 zelebriert. Vom 12. Januar 2018 an beeindruckte das knapp 40 Jahre alte Gefährt im bernsteinfarbenen Kunstharz die Besucher der Motor-Show als Anspielung darauf, wie das G-Modell unverändert der Zeit getrotzt hat – so wie es auch die im Bernstein konservierten Insekten tun.

Der 280 GE von 1979 ist quasi bergab fahrend in seinem Quader eingeschlossen. So soll der Eindruck entstehen, als wäre dieser G im harten Geländeeinsatz, seinem natürlichen Habitat, mitten in der Bewegung von Harz umflossen und festgehalten worden – so wie Insekten vor Millionen Jahren, die im Laufe der Zeit zu Bernstein aushärteten. Der Quader ist 5,50 Meter lang, 2,55 Meter breit und 3,10 Meter hoch. Die Fertigung aus 44,4 Tonnen Kunstharz dauerte 90 Tage. Pro Tag wuchs der Quader nur um rund drei Zentimeter in die Höhe. Nach der Messe in Detroit war der „Amber Cube“ zur Markteinführung der neuen G-Klasse in weiteren Märkten zu sehen.

The “Cast-In” G-Class Car (2018)

Modelled on the well-known pieces of amber with embedded plants or animals, Mercedes-Benz celebrated the presentation of the new G-Class at the North American Auto Show (NAIAS) in Detroit with an original model of the off-road classic of 1979, cast in 44.4 tons of synthetic resin. Starting on 12th January 2018, the nearly 40 year old vehicle in the amber-coloured resin impressed the visitors of the motor show, alluding to the fact that the G model had defied time and remained unchanged just like insects preserved in amber.

The 280 GE of 1979 was embedded in its cuboid in a “downhill” position as if it had been trapped in amber in motion while climbing down rough terrain in its natural habitat – just like insects were trapped millions of years ago. The cuboid was 5.5 m long, 2.55 m wide and 3.1 m high, and it took 44.4 tons of synthetic resin and 90 days to produce it. Each day, the cuboid only grew 3 cm in height. When the auto show in Detroit closed, the “Amber Cube” was shown in various other places to launch the new G-Class on the market.



Mit der dritten Hintergrundtafel vervollständigt sich nun das zweite Set. Ihr Diorama ist fast fertig!

With the third background panel, the second set is now complete. Your diorama is nearly finished!



40 Jahre G-Klasse

Wenn man vor nahezu einem halben Jahrhundert den Gedanken geäußert hätte, ein voll geländegängiger und dennoch komfortabler Personenwagen könnte zu einer Ikone der Autogeschichte werden, hätte man wahrscheinlich nur Kopfschütteln geerntet. Doch diese Ideen – Anfang der 1970er-Jahre entwickelt – mündeten 1979 in die erste Generation der G-Klasse, die ein völlig eigenes Autogenre schuf. Heute, 40 Jahre später, beweist die aktuelle Generation des Geländeklassikers, dass Mercedes-Benz und Steyr-Daimler-Puch in den 1970er-Jahren die Vision und den Mut hatten, ein einzigartiges Fahrzeug auf die Räder zu stellen – ein Unikat, mit dem man sich gleichermaßen perfekt im Gebirge, in der Wüste und vor der Oper bewegen kann.

Mythen wollen mit Liebe und Verstand gepflegt werden. Mercedes-Benz hat mit der neuen Generation der G-Klasse gezeigt, wie man es richtig macht: das Erscheinungsbild bewahrt und zugleich modernisiert, modernste Technik integriert und mehr Platz im Innenraum geschaffen. Darüber hinaus wurde nicht vergessen, die Qualitäten, die diese Baureihe im Gelände bietet, weiter zu perfektionieren. Trotz aller Eleganz und allem Komfort erweist sich die G-Klasse nach wie vor eben als Offroad-Meister, der keine Konkurrenz zu fürchten braucht.

40 Years of G-Class

If nearly half a century ago someone had said that a fully all-terrain capable and yet comfortable passenger car might become an iconic model in the history of the automobile, he would probably have met with an incredulous shake of the head. However, this idea conceived in the early 1970s resulted in the first generation of the G-Class in 1979, thus creating a completely new type of car. Today, 40 years later, the current generation of the classic off-roader proves the success of the vision and the courage of Mercedes-Benz and Steyr-Daimler-Puch to come up with a unique car that you can use to drive in the mountains, through the desert and to the opera.

Legends have to be maintained with love and reason. With the new generation of the G-Class, Mercedes-Benz has shown how to do it right: by preserving and at the same time modernising the appearance, by integrating modern technology and by making more room in the interior. Furthermore, the all-terrain qualities of this series were further optimised. Despite all its elegance and comfort, the G-Class is still an off-road champion that does not have to fear any competitors.

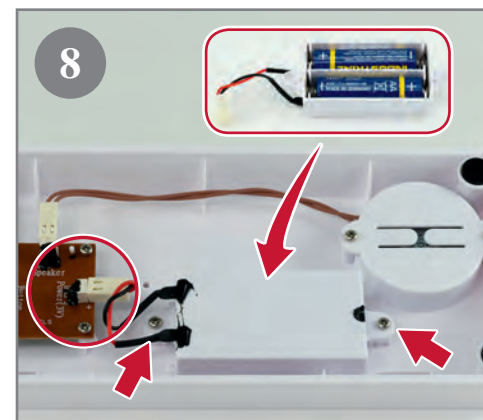
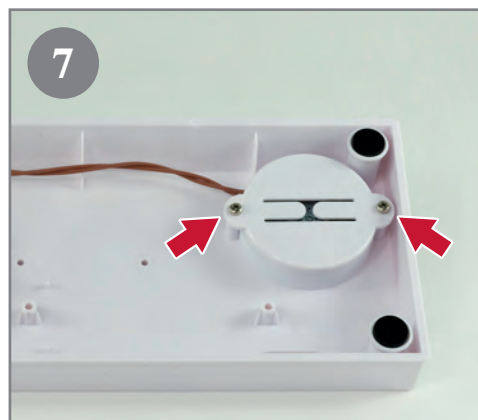
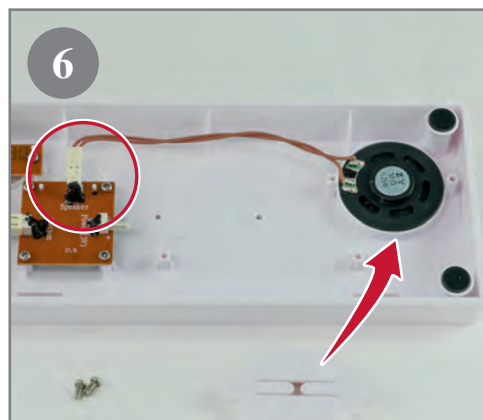
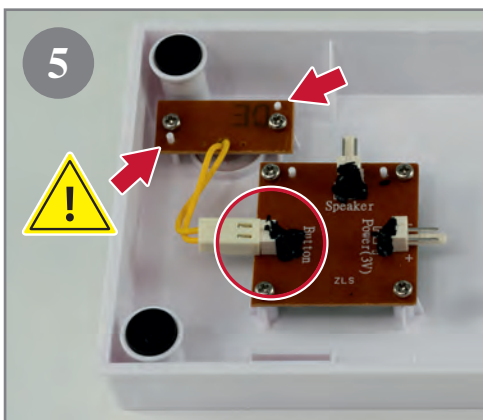
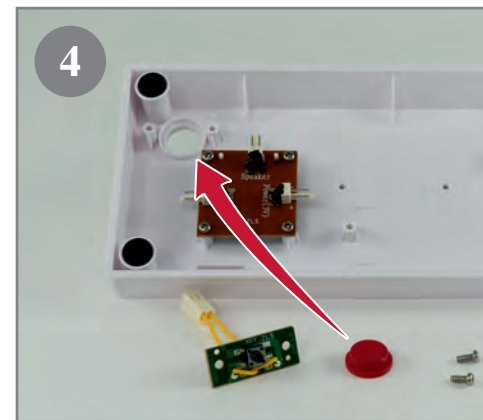
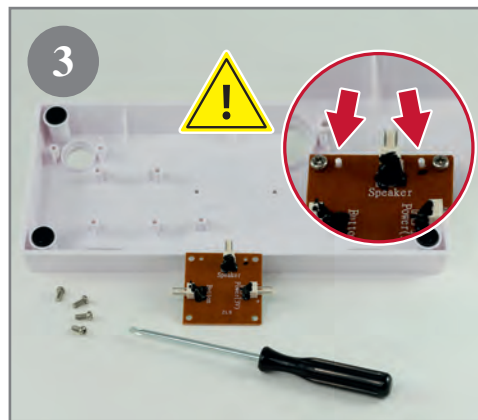
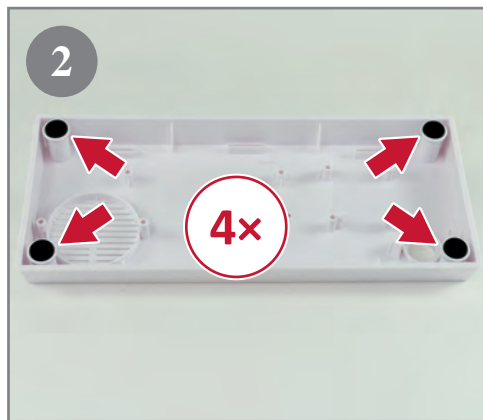


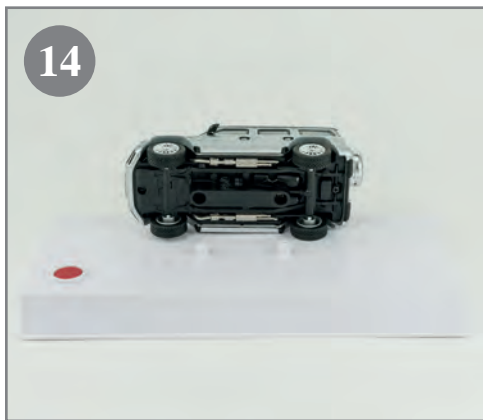
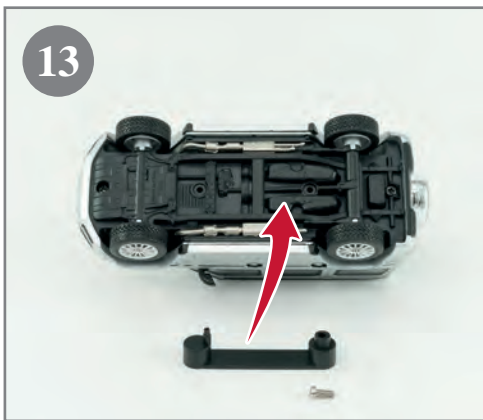
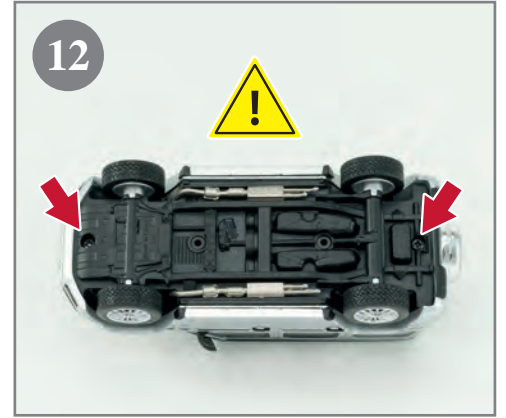
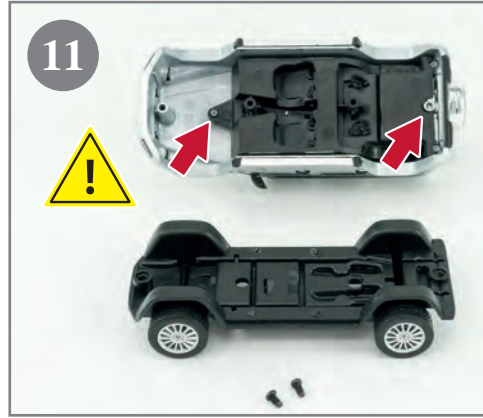
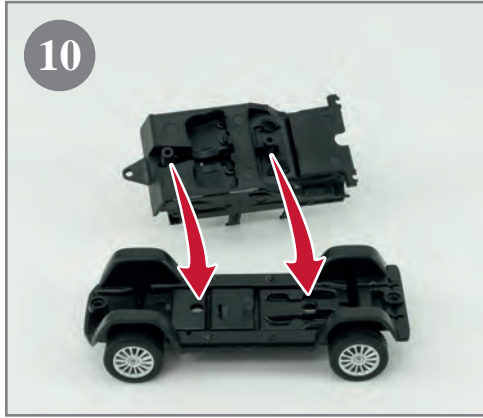


Mit der Karosserie können Sie Ihre Mercedes-Benz G-Klasse vervollständigen. Stecken Sie das Fahrzeuginterieur von unten in die Karosserie. Legen Sie anschließend das Chassis ein. Sie können nun alle drei Bauteile von unten mit zwei Schrauben befestigen. Verwenden Sie hierzu die Schraublöcher jeweils ganz vorne und ganz hinten im Chassis. Stecken Sie anschließend das Verbindungsstück von Tag 5 von unten in die beiden mittleren Löcher im Chassis und befestigen Sie alles zusammen mithilfe einer Schraube. Das komplette Fahrzeug können Sie dann auf die Kunststoffbasis stecken. Platzieren Sie nun nach Belieben noch die Dekomaterialien – fertig ist Ihr Diorama!

The auto body part allows you to complete your Mercedes-Benz G class. First, attach the car interior to the auto body, inserting it from below. Then put in the chassis. Now you can connect all three parts by fixing two screws from the bottom. Next, push the connection piece from day 5 from the bottom into the two middle holes in the chassis and fix everything with one screw. Finally attach the completed car to the plastic base. Now place the decorative elements at your discretion. The diorama is completed!







Bildverzeichnis

Alle Fotos zur Geschichte der G-Klasse: © Daimler AG

Fotos Aufbauanleitung: © G&U Language & Publishing Services GmbH

Renderings Modellauto: © Norev GmbH

Hinweise zu Batterien und Akkus

- Nicht wiederaufladbare Batterien dürfen nicht aufgeladen werden.
- Aufladbare Batterien (Akkus) dürfen nur unter Aufsicht einer erwachsenen Person aufgeladen werden.
- Aufladbare Batterien müssen zum Aufladen aus dem Gerät genommen werden.
- Unterschiedliche Batterien oder Akkus oder neue und gebrauchte Batterien oder Akkus dürfen nicht gemischt werden.
- Batterien oder Akkus müssen mit der richtigen Polarität eingelegt werden.
- Verbrauchte Batterien müssen zum Aufladen aus dem Gerät entfernt werden.
- Die Netzanschlüsse dürfen nicht kurzgeschlossen werden.

Impressum

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien. Das Erstellen und Verbreiten von Kopien auf Papier, auf Datenträgern oder im Internet, insbesondere als PDF, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags gestattet und wird widrigenfalls strafrechtlich verfolgt. Die meisten Produktbezeichnungen sowie Firmennamen und Firmenlogos, die in diesem Werk genannt werden, sind in der Regel gleichzeitig auch eingetragene Warenzeichen und sollten als solche betrachtet werden. Der Verlag folgt bei den Produktbezeichnungen im Wesentlichen den Schreibweisen der Hersteller.



Alle in diesem Buch vorgestellten Bauanleitungen und Tipps wurden mit der größtmöglichen Sorgfalt entwickelt, geprüft und getestet. Trotzdem können Fehler im Buch und im Bausatz nicht vollständig ausgeschlossen werden. Verlag und Autor haften in Fällen des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit nach den gesetzlichen Bestimmungen. Im Übrigen haften Verlag und Autor nur nach dem Produkthaftungsgesetz wegen der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit oder wegen der schuldhaften Verletzung wesentlicher Vertragspflichten. Der Schadensersatzanspruch für die Verletzung wesentlicher Vertragspflichten ist auf den vertragstypischen, vorhersehbaren Schaden begrenzt, soweit nicht ein Fall der zwingenden Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz gegeben ist.

Dieses Produkt wurde in Übereinstimmung mit den geltenden europäischen Richtlinien hergestellt und trägt daher das CE-Zeichen. Der bestimmungsgemäße Gebrauch ist in der beiliegenden Anleitung beschrieben. Bei jeder anderen Nutzung oder Veränderung des Produktes sind allein Sie für die Einhaltung der geltenden Regeln verantwortlich. Bauen Sie das Produkt deshalb genau so auf, wie es in der Anleitung beschrieben wird. Das Produkt darf nur zusammen mit dieser Anleitung weitergegeben werden.

Das Symbol der durchkreuzten Mülltonne bedeutet, dass dieses Produkt getrennt vom Hausmüll als Elektroschrott dem Recycling zugeführt werden muss. Wo Sie die nächstgelegene kostenlose Annahmestelle finden, sagt Ihnen Ihre kommunale Verwaltung.

© 2019 Franzis Verlag GmbH, Richard-Reitzner-Allee 2, 85540 Haar, Germany



„Mercedes-Benz“, ,  and the design of the enclosed product are subject to the intellectual property protection owned by Daimler AG. They are used by Franzis Verlag GmbH under license.

Autor G-Klasse Geschichte: Jürgen Lewandowski

Konzept & Produktmanagement: Florian Greßhake

Übersetzung: G&U Language & Publishing Services GmbH

Layout & Satz Handbuch: G&U Language & Publishing Services GmbH

Art & Design: www.ideehoch2.de

Herstellung: Imago Publishing Ltd



WEEE-Reg.-Nr. 21445697

Photo Credits

All photos history of the G-Class: © Daimler AG

Photos assembly instruction: © G&U Language & Publishing Services GmbH

Renderings model car: © Norev GmbH

Battery Information

- Non-rechargeable batteries are not to be recharged.
- Rechargeable batteries are only to be charged under adult supervision.
- Rechargeable batteries are to be removed from the device before being charged.
- Different types of batteries, or new and used batteries, are not to be mixed.
- Batteries are to be inserted with the correct polarity.
- Exhausted batteries are to be removed from the toy.
- The supply terminals are not to be short-circuited.

Imprint

All rights reserved, including those of reprinting, reproduction and storage in electronic media. No part may be reproduced and distributed on paper, on storage media, or in the internet, especially as PDF, without the publisher's prior written permission. Any attempt may be prosecuted.



As a general rule, most of the product names, company names and company logos used in this book are registered trademarks and have to be treated as such. In general, the publishing company uses the spelling of the respective producers.

All assembly instructions and tips in this book have been developed, verified and tested with utmost care. However, errors in the book and in the assembly kit cannot be ruled out. According to applicable laws, the publishing company and the author can be held responsible only in the case of intent or gross negligence. According to the Product Liability Act, publishing company and author are only liable for loss of life, physical injuries and damages to health or in the case of culpable violations of essential contractual obligations. The claim for damages due to violations of essential contractual obligations is limited to foreseeable damages typically associated with publishing houses, except in the case of mandatory liability according to the Product Liability Act.

This product was developed in compliance with the applicable European directives and therefore carries the CE mark. Its authorized use is described in the instructions enclosed with it. In the event of non-conforming use or modification of the product, you will be solely responsible for complying with the applicable regulations. You should therefore take care to assemble the product as described in the instructions. The product may only be passed on along with the instruction and this note. Waste electrical products should not be disposed of with the household waste. Please recycle where facilities exist. Check with your local authority or retailer for recycling advice.

© 2019 Franzis Verlag GmbH, Richard-Reitzner-Allee 2, 85540 Haar, Germany



„Mercedes-Benz“, ,  and the design of the enclosed product are subject to the intellectual property protection owned by Daimler AG. They are used by Franzis Verlag GmbH under license.

Author history of the VW Bulli: Jürgen Lewandowski

Concept & product management: Florian Greßhake

Translation: G&U Language & Publishing Services GmbH

Layout book: G&U Language & Publishing Services GmbH

Art & design: www.ideehoch2.de

Production: Imago Publishing Ltd



