

<http://www.auto-motor-und-sport.de/fahrberichte/mercedes-280-ge-dakar-im-fahrbericht-jackie-ickx-siegerwagen-nachgebaut-8372888.html>

1983 gewinnt das Team Jacky Ickx/Claude Brasseur mit einem 280 GE die Rallye Paris-Dakar

Originalgetreuer Nachbau mit Segen von Mercedes-Benz

Tapfer steht der Mercedes 280 GE da auf seinen schmalen Wüstenreifen. Mit Sponsorenaufklebern verziert und mit Zusatzscheinwerfern vor dem Kühler scheint er nur auf den Start der nächsten Sonderprüfung zu warten. So wie im Jahr 1983, als der sechsfache Le Mans-Sieger Jacky Ickx und sein Beifahrer, der französische Schauspieler Claude Brasseur, während der fünften Ausgabe der Paris-Dakar der Konkurrenz keine Chance ließen: Nach 21 Tagen und rund 12.000 Kilometern überquert das G-Modell mit der Startnummer 142 als Erster die Ziellinie am Lac Rose nahe der senegalesischen Hauptstadt Dakar. Es soll jedoch der erste und (bis heute) letzte Mercedes-Sieg bei dieser Wüstenrallye bleiben - und das G-Modell ist bis heute das einzige Serienfahrzeug, das je dieses große Abenteuer gewonnen hat.

Umso tragischer, dass das Siegerauto von einst nach einem weiteren, jedoch weniger erfolgreichen Dakar-Einsatz 1985 spurlos verschollen ist. Bei dem Fotomodell handelt es sich demnach "nur" um eine Kopie. "Allerdings um eine, die den Segen von Mercedes trägt", erklärt Besitzer Jörg Sand, Journalist, G-Modell-Spezialist und Veranstalter der German Off Road Masters (GORM). Der Mann, der die Dakar als Berichterstatter inzwischen zehnmal begleitet hat, kann sich der Faszination der älteren der dort eingesetzten Rallye-Fahrzeuge nicht entziehen: "Bereits 2004 habe ich in Zusammenarbeit mit VW aus einem zivilen Iltis eine originalgetreue Kopie des Dakar-Siegerautos von 1980 aufgebaut. Danach musste es einfach der G von Icks und Brasseur sein." Der Mercedes 280 GE habe ihn immer schon besonders gereizt.

Das Basisauto für den Neuaufbau, ein Mercedes 280 GE Station kurz, stammt – wie das Original – aus dem Jahr 1982. Jörg Sand erstet es in der Schweiz, macht sich anhand von unzähligen Fotos sofort an die Arbeit, nutzt seine Kontakte. Bei Fragen stehen ihm sogar die Mercedes-Spezialisten Rede und Antwort, die damals mit vergleichsweise einfachen Mitteln aus einem Serien-GE das Rallye-Auto aufgebaut haben. Inzwischen sind neben Mercedes auch die ehemaligen Sponsoren Michelin, Texaco und Hella von der Idee einer originalgetreuen Replica begeistert und sichern ihre Unterstützung zu.

Nachgebauter Mercedes 280 GE mit rund 170 PS

Der GE von Jörg Sand muss - wie das Vorbild - zuerst kräftig abspecken. Das komplette Interieur inklusive der Heizungsanlage fliegt raus, Motorhaube, Kotflügel, Türen und die Seitenscheiben werden gegen entsprechende Teile aus Kunststoff getauscht, die Stoßstange sowie die Heckklappe gegen passenden Ersatz aus Aluminium. Doch während einige Teile nach wie vor im Zubehörhandel aufzutreiben sind, handelt es sich bei der ungewöhnlichen Aluminium-Heckverlängerung um eine Einzelanfertigung. Sie sollte einst auf den schnellen Wüstenetappen zusammen mit der Alu-Verkleidung rund um den Windschutzscheibenrahmen sowie am Dach den Topspeed erhöhen und zugleich den Verbrauch des 2,8-Liter-Sechszylinders senken.

Nach einem Jahr Arbeit ist der Mercedes 280 GE von Jörg Sand optisch nicht mehr vom Original-Dakar-Boliden zu unterscheiden. Sämtliche Aufkleber, das französische Kennzeichen, die Dauer-Staubleuchte am Heck, die Zusatzscheinwerfer von Hella oder selbst die kleinen Signallampen auf dem Dach - alles exakt so wie bei dem berühmten Vorbild. Ebenso das Fahrwerk: Das Sand'sche GE-Modell hat wie das Dakar-Original eine verstärkte Vorderachse, Spezialstoßdämpfer, stärkere Federn und spezielle Sandreifen von Michelin im Format 7,5 R 16 erhalten