

GD als Spezialangebot fürs Militär (zu erkennen an der umlegbaren Windschutzscheibe) und für Puristen in die Zukunft. 1993 ersetzte der Fünfzylinder-Diesel 290 GD die bisherigen Selbstzünder, das letzte G-Modell 230 GE lief 1996 vom Band. Ende 1997 kam der 290 GD als Turbodiesel, mit dem die Baureihe für den Privatkunden 2001 endete.

### Karosserie/Rahmen

Die kantige Form der neuen G-Modellfamilie sollte laut dem Direktor Nutzfahrzeugentwicklung bei Daimler-Benz Arthur Mischke garantieren, dass im Notfall einer Instandsetzung jeder Dorfschmied mit einer Tafel Blech als Karosseriebauer tätig werden konnte. Das ist zweifellos konsequent umgesetzt worden, rund sind an einem G-Modell nur die Reifen, Lenkrad, Scheinwerfer und der Mercedes-Stern. Tückische Hohlräume besitzt der an acht Punkten mit dem Rahmen verbundene Stahl-Korpus deshalb kaum welche, aber auch gerade Flächen können korrodieren. „Die vorderen Kotflügel rosten eigentlich nur nach einem Unfall und können, weil sie nur angeschraubt sind, leicht gewechselt werden. Dafür sind die Stehbleche gefährdet“, sagt G-Modell-Sammler Michael Steiger, der neben einem Peugeot P4 auch einen raren Steyr-Puch-Prototypen sein eigen nennt. Beruflich und privat fährt der Steinmetz aus Reichelsheim im Odenwald ausschließlich G-Modelle, rund ein Dutzend Fahrzeuge wurden schon geschlachtet.

„Die Schwachstellen sind fast immer die gleichen, egal welcher Radstand oder Aufbau. Häufig ist Rost am Blechfalz unter der Windschutzscheibe und unter dem Scheibengummi sowie der Durchführung der Wischerarme zu finden. Die Türen sind meistens unempfindlich, wenn überhaupt, dauert es Jahre, bis an den Unterkanten mal Rost auftaucht. Dafür ist die Partie unter der Leiste am Schweller vor allem bei frühen Fahrzeugen gefährdet, die sollte auf jeden Fall gelöst und das Blech darunter kontrolliert werden.“ Besondere Beachtung muss dem letzten Drittel des G-Modells gewidmet werden, ab den hinteren Radläufen steigt die Gefahr des Rostbefalls.

„Dann lohnt es sich, das komplette Seitenteil zu wechseln, das mit ca. 150 Euro für den 460 noch recht günstig ist. Die Ecken um die Heckleuchten sind fast schon Sollbruchstellen, da stoßen mehrere Bleche aufeinander. Wenn die Hecktüren des Stationwagens rosten, wird es teuer: bei rund 800 Euro lag der Preis, als ich das letzte Mal beim Händler war“, sagt Steiger. „Und die Heckklappe der offenen Version ist ähnlich teuer.“ Über den Kastenwagen brauchen sich G-Modell-Interessierte kaum Gedanken machen: Die kurze Version war schon zu Lebzeiten sehr selten, und lange Kastenmodelle werden heute praktisch nicht mehr ange-

boten. Auf rund 80 Prozent schätzt Steiger den Anteil des Stationwagens, dahinter kommt das lifestyle Cabrio mit Softtop.

Der Mercedes G besitzt einen unbeugsamen Kastenrahmen mit Quertraversen. Brüche kommen nicht vor, weder beim kurzen noch beim langen Radstand. Dafür rostet die im Spritzbereich der Hinterräder liegende Federaufnahme mit unschöner Regelmäßigkeit. Michael Steiger: „An der Verbindung zum Rahmen gibt es eine Kerbe, in der bleibt der Dreck liegen, und der Rost frisst sich immer weiter runter. Bei der Stoßdämpferaufnahme sieht es ähnlich aus: Zwischen den zwei Blechen ist ein Falz, in dem sich die Feuchtigkeit sammelt und hält. Ist erst ein Loch drin, rostet es von innen und außen gleichzeitig.“ Ähn-

### Ersatzteilpreise Mercedes G-Klasse

#### Neu

Bremstrommel hinten (alle Modelle)	ca. 70 €
Bremszylinder (alle Modelle)	ca. 70 €
Wasserpumpe	
230 G/240 GD/280 E/300 GD	ca. 125 €
Satz Zylinderkopfdichtung 230 G/GE	ca. 85 €
Satz Zylinderkopfdichtung 300 GD	ca. 110 €
2 Bremssättel vorn	ca. 800 €
Kühler	ca. 550 €

#### Gebraucht

Tür vorne	ca. 450 €
Blinker vorne	ca. 15 €

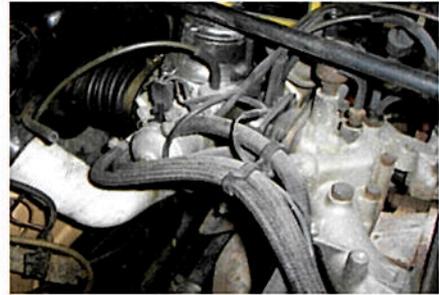
## Der heutige Marktwert\*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
230 G	1979 bis 1989	Keine Not.	7700 €	4700 €	1900 €	1000 €	32.600 DM
230 GE	1982 bis 1989	Keine Not.	9400 €	5300 €	2300 €	1100 €	44.000 DM
280 GE	1980 bis 1991	Keine Not.	10.700 €	6200 €	2500 €	1100 €	38.800 DM
240 GD	1979 bis 1991	Keine Not.	9400 €	5300 €	2300 €	1100 €	34.000 DM
250 GD	1987 bis 1992	Keine Not.	12.100 €	6700 €	4100 €	1400 €	53.300 DM
300 GD	1979 bis 1991	Keine Not.	10.300 €	6100 €	2400 €	1100 €	35.800 DM

\*Ermittelt von Classic Data GmbH, Herner Straße 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



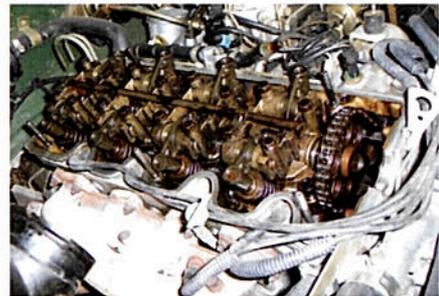
Durstig und behäbig: Der 230 G mit dem alten Vergasermotor ist nicht die beste Wahl. Sinkt ...



... das bisschen Leistung dramatisch, ist oft eine Vergasermembran für zehn Euro hinüber



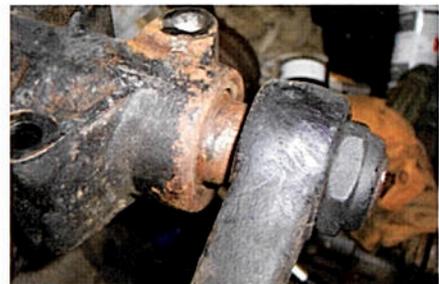
Gute Wahl: 2,5- und Dreiliter-Saugdiesel haben genug Kraft und sind halbwegs genügsam



230 GE: Der sparsamste Benziner. Solide, wenn die Steuerkette regelmäßig gewechselt wird



Im Allradmodus: Knackt die Vorderachse bei Kurvenfahrt, sind die Antriebsgelenke fällig



Steuersünder: Ist der Lenkhebel krumm und die Wellenverzahnung hinüber? Das wird teuer