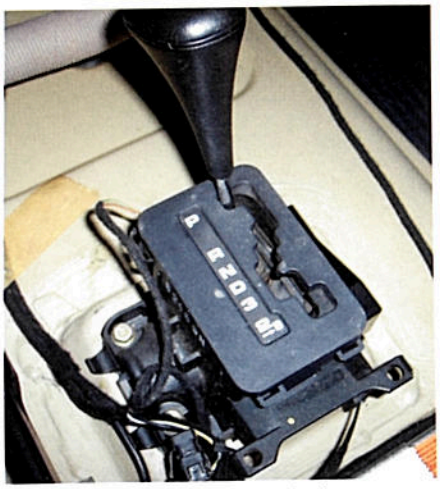
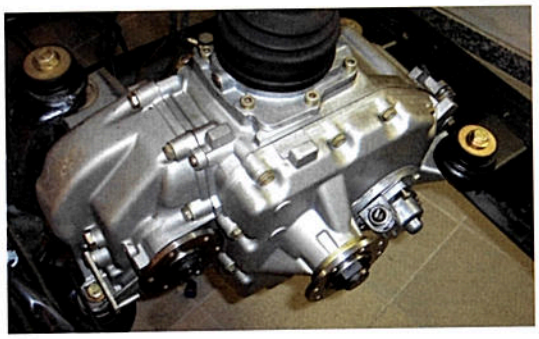


Automatik: Erst ab Modelljahr 1987 ist sie halbwegs haltbar und empfehlenswert(er)

Vier gewinnt: Das alte Vierganggetriebe erfreut durch Langlebigkeit und guten Bedienkomfort



Zuverlässige Distribution: Das Verteilergetriebe ist ohne bekannte Schwächen

Langlebig, aber auch teuer: Die Auspuffanlagen der Firma Eberspächer schlagen mit rund 450 Euro zu Buche

Antriebwellengelenke: Knacken sie im Allradmodus vorne in Kurven?

lich verhält es sich an der vorderen Aufnahme des Fahrerhauses. Ist das Ablaufloch verstopft, sorgt angesammelter Schmutz für Lochfraß. Eine weitere Problemstelle aller G-Modelle ist der Tank, der von unten durchrostet. „Zwischen dem Blech des Unterfahrschutzes und dem Kraftstoffbehälter sammelt sich Dreck und Feuchtigkeit", sagt Heinrich Wangler vom Mercedes G-Club. Seit 1977 war Wangler bei Mercedes-Benz an der Entwicklung der G-Klasse beteiligt und kennt als Testfahrer den Gelände-Gänger seit dem ersten Schlammloch. „Zwar gibt es neue Tanks, aber nur in Kunststoff."

Technik

Alle G-Modelle wurden weitgehend in Handarbeit gefertigt und montiert und sind gewissenhaft verarbeitet. Der Erhaltungszustand hängt aber stark vom ehemaligen Einsatzzweck ab. So ist ein makelloser Lack ohne Kratzer und eine Karosserie ohne Dellen und Rost bei einem Förster-Fahrzeug ebenso unwahrscheinlich wie eine jungfräuliche Mechanik ohne Abnutzungen bei einem 300 GD, der über 250.000 Kilometer Pferdeanhänger schleppen musste.

Von ehemaligen Expeditions-Fahrzeugen mal gar nicht zu reden. Das Fahrwerk besteht aus Starrachsen, stabilen Schraubenfedern und Längslenkern, die allesamt aus dem Lokomotivenbau zu stammen scheinen. Die hintere Achse entnahm Mercedes dem Transporterprogramm, bis auf bisweilen defekte Radlager-Dichtringe (dann verölt die Bremse) kommen Schäden hier schlicht nicht vor.

Im groben Terrain schlägt die Stunde des G. Wo er sich im heckgetriebenen Modus noch festfährt, zieht ihn schon die Allrad-Übersetzung für die Straße aus tiefen Löchern. Wird der kurze zweite Hebel dann noch in „Gelände-Allrad" gerückt und die Hebel der mechanischen, 100-prozentigen Differenzialsperren gezogen, dann marschiert der alte G die Wände hoch. Knackt es in engen Kurven bei zugeschalteter Vorderachse, liegt das meist an defekten Antriebsgelenken der Vorderachse. „Bei Vibrationen an der Vorderachse sind in der Regel die Schiebestücke lose", so Wangler. „Gerade im Geländeeinsatz wirken hohe Kräfte. Bekommt dabei ein Rad einen Schlag ab, sind im Ernstfall entweder die Spurstangen verbogen oder bei einem Unfall sogar der Lenkhebel vom Lenkgetriebe abgerissen. Ein neues Getriebe kostet um die 1300 Euro, manchmal geht aber auch ein Frontalaufprall auf die Lenkung. Ist die Stoßstangenaufnahme oder gar der Rahmenkopf verbogen oder gestaucht, unbedingt auf das Lenkgetriebe achten. Es kann sein, dass die Verzahnung des Bolzens nicht mehr mit dem Lenkhebel fluchtet", sagt Michael Steiger.

Die Bremsanlage mit Scheibenbremsen vorne und Trommeln hinten verhält sich unauffällig. Stoßdämpfer und Federn unterliegen bei normaler Nutzung Pkw-üblichem Verschleiß, ebenso die Auspuffanlagen von Eberspächer, die mit rund 450 Euro zu Buche schlagen. „Das sind alles Dinge, die es noch neu zu kaufen gibt. Engpässe gibt es bei Technikteilen so gut wie keine. Und die Verteilergetriebe halten auch bei Benutzung ewig."

Apropos Räderwerk: vier Schaltgetriebe – ein Vier- und drei Fünfganggetriebe – verbaute Mercedes-Benz in der über 20 Jahre währenden Laufbahn der Baureihe 460 / 461, teilweise abgeleitet vom Nutzfahrzeugprogramm. „Das Vierganggetriebe ist unzerstörbar. Das Mercedes-Benz Fünfganggetriebe ist ideal, weil haltbar und leicht zu schalten. Die Getrag-Version, die vorher verbaut wurde, ist nicht zu empfehlen, die ist laut und hält nicht lange. Und die Transportervariante ist zwar unverwüstlich, aber nur hakelig zu schalten", so Steiger. Auch eine Automatikversion war zu bekommen (nicht für 230 G und 240 GD), die selten über die 200.000-Kilometer-Marke kam. Erst die speziell auf die G-Klasse abgestimmte Variante ab 1987 (ET-Nummer beginnt mit 461) zeigte sich solider.

Die Motoren bieten weder für aktive Mercedes-Liebhaber noch für passive Taxi-Nutzer Überraschungen. Vier Selbstzünder kamen zum Einsatz: 240, 250, 290 und 300 GD. Außerdem die Benziner 230 G, 230 und 280 GE. Allesamt unter härtesten Bedingungen erprobt und für ein paar 100.000 Kilometer Laufleistung gut, auch wenn die Motoren aufgrund der höheren Belastung im schweren G-Modell nicht immer das gleiche biblische Alter wie in den Limousinen erreichen.
Michael Steiger hat sie alle gefahren, mit unterschiedlicher Begeisterung. „Den alten 230 G gab es mit zwei Verdichtungen, mit 90 und 106 PS. Beides haltbare Maschinen, aber auch ziemliche Säufer. Beim Stromberg-Vergaser geht gerne mal eine Membran kaputt, dann verliert der Motor an Leistung. Das Ersatzteil kostet zehn Euro. Beim 230 GE muss alle 100.000 Kilometer die Steuerkette gewechselt werden, ansonsten ist der Motor die Idealbesetzung. Mit seinen 125 PS und