



Loch an Loch – aber geschraubt: Der Austausch der rostanfälligen Frontkotflügel ist leicht zu bewerkstelligen im Gegensatz zu den hinteren ...



... verschweißten Pendants, die ebenfalls oft gammeln

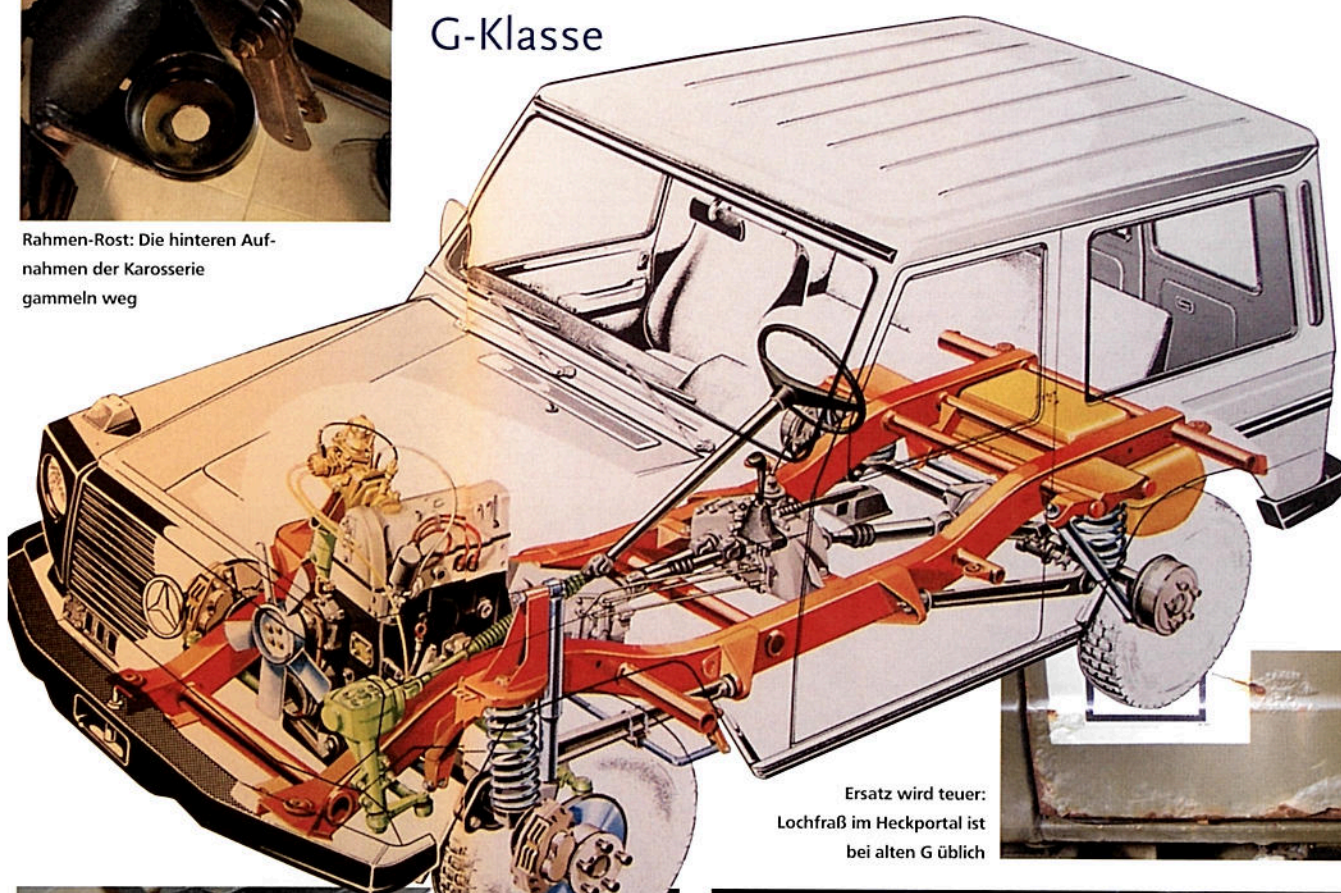


Oft völlig verrottet: das Heckblech samt angrenzender Blechpartien

Die Schwachstellen der G-Klasse



Rahmen-Rost: Die hinteren Aufnahmen der Karosserie gammeln weg



Ersatz wird teuer: Lochfraß im Heckportal ist bei alten G üblich



Rahmen-Rost, die Zweite: Auch die Karosserieaufnahmen an den vorderen Rahmenauslegern sollten unbedingt auf Gammel untersucht werden



Rahmen-Rost, die Dritte: Höchst gefährdet sind die hinteren Aufnahmen der Schraubenfedern und Stoßdämpfer, wie das Vorher-Nachher-Bild zeigt

der Einspritzung ist der kaum langsamer als der 280 GE, aber viel sparsamer, außerdem langlebig und anspruchslos. Der Sechszylinder war halt schon immer was für Leute, die etwas mehr Geld zur Verfügung hatten.“

Keine Frage, das Landhausmodell 280 GE mit dem sportiven Doppelnockenwellen-Motor M 110 soff trotz von 185 auf 150 PS gedrosselter Leistung wie ein durstiges Kamel – 25 Liter Normalbenzin waren bei Blei-

fuß-Autobahntempo immer drin. Heute wie damals ein Fall für solvante Liebhaber, deren bevorzugte Ausflüge eher auf gekiesten Auffahrten endeten als auf Schotterpisten. „Am Zündverteiler kann man erkennen, ob