

Technische Daten: Mercedes-Benz G-Klasse (240 GD, 250 GD, 300 GD)

Modell	240 GD (OM 616)	250 GD (OM 602)	300 GD (OM 617)
Motor	Vierzylinderviertakt-Dieselmotor; obenliegende Nockenwelle; fünffach gelagerte Kurbelwelle	Fünfzylinderviertakt-Dieselmotor; obenliegende Nockenwelle; sechsfach gelagerte Kurbelwelle	
Bohrung x Hub	90,9 x 92,4 mm	87 x 84 mm	90,9 x 92,4
Hubraum	2399 ccm	2497 ccm	2998 ccm
PS bei U/min	72 bei 4400	84 bei 4600	80 bei 4000
Nm bei U/min	137 bei 2400	151 bei 2400	172 bei 2400
Antrieb	Viergangschaltgetriebe (ab 1983 Fünfganggetriebe) mit Vorgelege (bei 250 GD Fünfganggetriebe serienmäßig, bei 300 GD Viergangautomatik auf Wunsch)		
Gemischaufbereitung	Bosch Vierstempel-Einspritzpumpe	Bosch Fünfstempel-Einspritzpumpe	
Kraftübertragung	Einscheiben-Trockenkupplung; Heckantrieb mit zuschaltbarem Vorderradantrieb (auf Wunsch zuschaltbare Differenzialsperren vorn und hinten, ab 1985 Serie)		
Karosserie	Ganzstahlkarosserie auf Kastenrahmen mit Querträgern		
Vorderachse	Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern und Stabilisator		
Hinterachse	Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern		
Lenkung	Kugelumlauf Lenkung (bei 240 GD auf Wunsch mit Servo, bei 250 GD und 280 GD Servo Serie)		
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten		
Radstand	Kurz: 2400 mm; lang: 2850 mm		
Spurweite	Vorne: 1425 mm; hinten: 1425 mm		
Länge x Breite x Höhe	Kurz: 3700 x 1700 x 2000 mm; lang: 4400 x 1700 x 1985 mm		
Leergewicht	1900 bis 2175 kg		
Verbrauch Ø	10 bis 12 l Diesel/100 km	10 bis 11 l Diesel/100 km	12 bis 14 l Diesel/100 km
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h	125 km/h	127 km/h
Bauzeit	1979 bis 1987	1987 bis 1992	1979 bis 1990
Kat-Nachrüstung	Nachrüstung möglich (Oberland-Mangold Katalysatoren, Tel: 08824 / 92980)		



Robust, abwaschbar und bis heute erhältlich: MB-Tex der ersten Serie



Oft verschlissen und nicht mehr im Handel: Stoffsitze der ersten Serie



Kleine Karos, große Löcher, alte Probleme: später Erste-Serie-Sitz



Bequemer, besser, freundlicher: die ab 1986 verbauten Sitze

es sich beim 230 G um die 90- oder 106-PS-Version handelt“, ergänzt Heinrich Wangler. „Außerdem macht der Borgmann-Ring, ein Dichtring am Ende der Kurbelwelle, Probleme. Der hält meist nur dicht, wenn der Motor läuft. Parkt ein Auto dann länger am Berg, fließt Öl in die Kupplungsglocke. Deshalb ein Tipp: Wenn es nicht durchs Wasser geht, einfach die Ablassschraube an der Glocke rausgedreht lassen und am Berg etwas unters Auto legen.“ Vorsicht, wenn der Anbieter von schwungvollen Wasserfahrten berichtet: Plötzliche Abkühlung sorgt gele-

gentlich für Verzug des Krümmers beim 300 GD, beim 230 GE sogar für Risse. „Wenn nach anspruchsvollen Geländefahrten die Kupplung stinkt, ist es besser, den Motor noch eine Weile laufen und langsam abkühlen zu lassen. Sonst kann sich der Zahnkranz von der Schwungscheibe lösen“, erzählt Wangler. „Der Anlasser des 300 GD braucht ein Wärmeschutzblech, sonst geht er durch die Hitze des Krümmers kaputt oder läuft mit.“

Über die Diesel gibt es kaum etwas zu berichten: Sie sind einfach da und funktionie-

ren. 72 PS leistet der 240 GD-Vierzylinder-Diesel, soviel wie in der Limousine. Für Anhängerbetrieb empfiehlt sich eher der drehmomentstarke 88-PS-Selbstzünder 300 GD oder der späte 250 GD. Ein Sonderfall lässt Michael Steiger aber keine Ruhe: „Der beste Motor von allen ist meiner Meinung nach der 290 GD ab 1993, der Fünfzylinder aus dem Transporter: sparsam, als Sauger 90 PS und als „Sprinter“-Turbodiesel 120 PS stark. Wer kein G-Modell-Urgestein sucht, sollte es mit einem Typ 461 290 GD Turbodiesel probieren, das war der Gipfel der Entwicklung,