

Technische Daten: Mercedes-Benz G-Klasse (230 G, 230 GE, 280 GE)

W 460 / 461

Modell	230 G (M 115)	230 GE (M 102)	280 GE (M 110)
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, im Kopf hängende Ventile, von obenliegender Nockenwelle gesteuert; fünffach gelagerte Kurbelwelle		Sechszylinderviertakt-Reihenmotor; zwei obenliegende Nockenwellen siebenfach gelagerte Kurbelwelle
Bohrung x Hub	93,75 x 83,6 mm	95,5 x 80,25 mm	86 x 78,8 mm
Hubraum	2307 ccm	2299 ccm	2746 ccm
PS bei U/min	90 bei 5000 (100 bei 5200)	125 bei 5000	156 bei 5250
Nm bei U/min	167 bei 2500 (172 bei 3000)	188 bei 4000	226 bei 4250
Antrieb	Viergangschaltgetriebe (ab 1983 Fünfganggetriebe) mit Vorgelege (bei 230 GE und 280 GE Viergangautomatik auf Wunsch)		
Gemischaufbereitung	Stromberg Flachstromvergaser 175 CD	Einspritzung Bosch K-Jetronic	Einspritzung Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung	Einscheiben-Trockenkupplung; Heckantrieb mit zuschaltbarem Vorderradantrieb (auf Wunsch zuschaltbare Differenzialsperren vorn und hinten)		
Karosserie	Ganzstahlkarosserie auf Kastenrahmen mit Querträgern		
Vorderachse	Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern und Stabilisator		
Hinterachse	Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern		
Lenkung	Kugelumlauf Lenkung (bei 230 G auf Wunsch mit Servo, bei 230 GE ab 1983 Serie, bei 280 GE 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	1870 bis 2115 kg		
Verbrauch Ø	15 bis 18 l Superbenzin/100 km	12 bis 16 l Superbenzin/100 km	16 bis 22 l Normalbenzin/100 km
Höchstgeschwindigkeit	128 km/h (144 km/h)	145 km/h	150 km/h
Bauzeit	1979 bis 1982	1982 bis 1995	1980 bis 1990
Stückzahl	Alle Modelle (inkl. Diesel): 76.831		
Kat-Nachrüstung	Nachrüstung möglich (Paul Wurm GmbH, Tel: 0711 / 420071)		

weshalb das Auto jetzt schon zum Liebhaberstück reift.“

Kurz zu den Sonderausstattungen. Hier gab es von der Rotzler-Seilwinde über Klimaanlage, Nebenantriebe, Zusatztanks, Alufelgen und am Ende gar Wurzelholzdekor ein unüberschaubares Programm mit schwer quantifizierbarer Auswirkung auf den heutigen Preis.

Interieur / Zierteile

Das Kapitel Innenraum und Zierrat ist bei den G-Modellen der Baureihe 460 ziemlich schnell beendet. Im Zeitalter des gebürsteten Aluminiumdekors und der geschäumten Kunststoffe erinnert die handgeschnittene Materialanmutung mit speckigem Plastik und matt gestrichenem Metall an ambitionierte Laubsägearbeiten, und der verarmte, auf reine Nutzbarkeit reduzierte Innenraum lässt Mitleid aufkommen. Im Sinne karger Grundausstattungen ist das G-Modell eben ein typischer Mercedes. Das Lenkrad stammt aus der Transporterserie, der Handschuhkastendeckel vibriert, und der Schaltknüppel ist aus dem W 123 bekannt. Zu Beginn der „G-volution“ waren die Polster aus MB-Tex (Kunststoff) oder Stoff in Schottenkaro, ab 1982 ersetzten Sitzpolster mit kleinem Karomuster in Braun und Schwarz/Grau die alten Bezüge, und ab 1986 zierten große Karos die nun deutlich komfortabler geworde-

nen Sitze. „Die Stoffe der ersten Generation sind im Gegensatz zum anspruchslosen MB-Tex nur noch schwer zu bekommen“, sagt Michael Steiger. „Und beim Softtop werden mit der Zeit die Plastikscheiben blind und verlieren ihre Flexibilität.“

Fazit

Mal ehrlich: Kaum ein Youngtimer ist so altmodisch-unverwüstlich konstruiert und mit einer solch perfekten Ersatzteilversorgung gesegnet wie das G-Modell von Mercedes-Benz. Platz bietet er, zumindest mit langem Radstand, in Hülle und Fülle, der Nutzwert für Familie, Haustiere, Urlaub oder Expedition ist hoch. Schonen muss man die G-Klasse in keinem Fall, Großstadt-Bewohner oder Langstreckenfahrer sollten sich aber überlegen, ob bei den heutigen Kraftstoffpreisen eine Anschaffung sinnvoll ist. Denn saufen tun sie alle ...

Rund 12.000 Einheiten vom Typ 250 GD gingen unter dem Decknamen „Wolf“ als VW-Iltis-Nachfolger an die Bundeswehr, auch Kommunen, Feuerwehren und sogar der Kalibau gehörten seit 1979 zu den Käufern. Trennen sich diese Eigner doch einmal von einem ihrer zuverlässigen Geländewagen, sind diese meist am Ende. Als erste Wahl darf deshalb ein drei- oder fünftüriger 230 GE aus Privatbesitz gelten, der am häufigsten angeboten wird und ordentliche Fahrleistungen bei

Literatur-Tipp

Jörg Sand
Das Neue Große Mercedes-G-Klasse-Buch
176 Seiten, ca. 250 farbige Abbildungen,
245 x 290 mm, gebunden mit farbigem Schutzumschlag
ISBN: 3-89880-339-2
Preis 39,90 Euro

Jörg Sand
Das Mercedes-Benz G-Klasse Schrauberhandbuch
Warten, Reparieren und Optimieren leicht gemacht
174 Seiten, ca. 700 farbige Abbildungen,
210 x 270 mm, gebunden
ISBN: 978-3-89880-718-0
Preis 35,00 Euro

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis

Mercedes-Benz Geländewagenclub e. V.
Geschäftsstelle
Frankfurter Landstr. 18a
64291 Darmstadt
www.g-club-ev.de

gesittetem Verbrauch bietet. Die Diesel sind unverwüstlich, aber teuer in der Steuer, der 280 GE ist nur was für Liebhaber der Guts-herren-Art. Eines gilt heute aber mehr denn je: Mit einem klassischem Vertreter der G-Klasse ist man überall passend angezogen.