



WAS FÜR EIN SCHOTTERLEBEN

Dürfte man im ganzen Leben nur ein einziges Auto haben, Mercedes-Benz G-Modell oder Land Rover wären die Kandidaten. Beide erreichen jedes Ziel, auch über verlotterteste Wege. Damit enden die charakterlichen Gemeinsamkeiten.



DA MUSS MAN JETZT aufpassen, sonst verliebt man sich nur, und dann ist es nachher extra herb, sich zu trennen, wo man sich doch vorstellen könnte, das ganze Leben miteinander zu verbringen. Denn das ginge gut mit dem Mercedes-Benz G-Modell und dem Land Rover. Andere Autos passen nur für spezielle Lebensabschnitte – der Mazda MX-5 etwa für die Zeit vor dem Volvo Kombi. G und Land Rover aber passen in alle Lebenslagen. Dürfte man nur ein einziges Auto im Leben haben, einer der beiden wäre es.

Land Rover und G-Modell haben ja auch schon alles gemacht, gelten als unauf-

haltbar, unverwüsthlich und über Generationen hinweg vererbbar. Sie durchquerten die sandigsten Wüsten, walzten die dichtesten Dschungel nieder, erklimmen die höchsten Berge, entdeckten und unterwarfen fremde Völker. Viel mehr hat man selbst nun auch nicht unbedingt vor.

Der Brite an sich matscht ja gerne im Gelände herum, aber ein solches Anliegen wie dem Österreicher ist es ihm dann doch nicht. Steyr-Daimler-Puch entwirft den Nachfolger des Haflinger ab 1970 in bester K-und-K-Tradition mit allem Dschingde-rassabum bis hoch zum österreichischen Bundeskanzler Bruno Kreisky, der sich am

Ende einmischt, als es darum geht, wo der G gebaut werden soll. Und während der Land Rover kurz nach dem Krieg in zwölf Monaten und ohne übertriebene Copyright-Rücksicht auf der Basis eines Willys Jeep entsteht, verbrüdernd sich die Puch-Burschen erst mal mit den Tüftlern von Mercedes-Benz. Zusammen werkeln sie dann noch sieben Jahre an dem Geländewagen. 1979 läuft der schließlich als Mercedes-Benz G und Puch G bei Steyr-Daimler-Puch in Graz vom Band. Da herrscht der Land Rover schon seit 31 Jahren und in der dritten Generation als König der europäischen Geländewagen.



Dabei soll der Brite ursprünglich nur zwei Jahre lang gebaut werden. Zu Rover, Hersteller gehobener Kraftwagen, passt der herbe Offroader nicht recht. Aber nach dem Krieg gibt es keinen Markt für Gehobenes. Also entscheidet Rover, ein Allzweckauto für die Landwirtschaft zu bauen, um die Zeit zu überbrücken, bis wieder an die alte Tradition angeschlossen werden kann.

Der Land Rover genannte Wagen fällt extrem nutzfahrzeugig aus und bewahrt seine Grobschlächtigkeit bis – ja, genau genommen bis heute. Wobei ihn Rover 1983 grundrenoviert, die Blatt- durch Schraubenfedern ersetzt und ihn erstmals seit 1950 wieder mit permanentem Allradantrieb ausstattet. Den gibt es davor nur in den ersten beiden Jahren der Serie I und ab 1979 für die V8-Modelle der Serie III.

Die wenigen Instrumente und der Zustand des Ersatzrads lassen sich vom Fahrersitz aus leicht überblicken. Auch die anderen Räder profilieren sich grob. Zurückhaltend fällt die Dimensionierung der Beleuchtungsanlage aus

Sehr rustikal jedenfalls kommt unser Fotomodell, ein Serie III Softtop von 1973, daher: das letzte Fahrzeug vor der Traktorgrenze. Er wirkt weniger wie ein Auto als vielmehr wie eine Maschine, mit der ein Arbeiter jede Form erdgebundener Fortbewegung produzieren kann. Das erfordert viel Kraft und nicht weniger Geschick. Deswegen kann sich der Fahrer am Steuer eines Land Rover auch nie blamieren. Diesen Eisen-Alu-

klumpen mit all seinen Hebeln in Bewegung zu setzen, wird von Außenstehenden schon als Erfolg gewürdigt. Sie bewundern den Maschinist wie den Führer einer Dampflokomotive.

Der Landy nimmt nie besondere Rücksicht auf seinen Piloten. Der hat sich die Position der mit Kunstleder bezogenen Sitze einzustellen und nicht diese sich an seine Statur. Der breite Getriebetunnel drückt den Fahrer ganz nach links. Das Kupplungspedal – wie die beiden anderen Treter breit und schwergängig wie bei einem Traktor – streift fast die Innenseite der Fahrerertür, durch die es immer ein bisschen windet, weil sie so schlecht schließt.

Während die Gänge des Vierganggetriebes über den langen Schalthebel mit metallischem Klacken locker einrasten, lässt sich der Allradantrieb und die Untersetzung nur mit Gewalt einrücken. Die servolenkende Lenkung stählt die Muskeln, das schüchternen Wirken der vier Trommelbremsen dagegen die Nerven.

Die Rover-Ingenieure stimmen dem Landy 1948 extra hart ab, damit es die Besatzer im Geländeeinsatz nicht übertreibt. So federt er auf dem Niveau eines ausrangierten Güterwaggon. Das holperige Fahrwerk und der hohe Schwerpunkt sorgen für ein spannendes Fahrverhalten. Um Kurven torkelt der Wagen gewaltig. Aber was soll's. Kommt er mal von der Piste ab, schlägt er sich eben seine eigene Schneise durch Feld, Wald und Wiese.





DATEN & FAKTEN

Land Rover 88 Serie III Softtop

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut. Bohrung x Hub 90,47 x 88,9 mm, Hubraum 2286 cm³, Leistung 70 PS bei 4000/min, max. Drehmoment 163 Nm bei 1500/min, Verdichtung 8 : 1, dreifach gelagerte Nockenwelle, seitliche Nockenwelle, kettengetriebenen, zwei hängende Ventile pro Zylinder, über

Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Fallstrom-Vergaser Zenith 36 IV

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb, manuelles Vierganggetriebe mit Overdrive und Verteilergetriebe

Karosserie/Fahrwerk: Offener, zweitüriger, dreisitziger Pickup,

Alu-Karosserie auf Kastenrahmen mit Traversen, Starrachsen mit Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern vorn und hinten, Kugelumlauflenkung, Trommelbremsen vorn und hinten, Handbremse auf Kardanwelle wirkend, Reifen 7.50-16

Maße/Gewicht: L x B x H 3620 x 1680 x 1970 mm, Radstand

2235 mm, Gewicht 1450 kg, Tankinhalt 45 L

Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h in 35 s, Höchstgeschwindigkeit 107 km/h, Verbrauch 14 Liter Normal/100 km

Bauzeit/Stückzahl: 1971 bis 1985, rund 440 000 Exemplare (alle Versionen Land Rover Serie III)

Entwicklungsgeschichte Land Rover

Jeep Trick: vom Willys zum Defender

So geht die Legende: Im Frühjahr 1946 fegt ein Sturm über das Anwesen von Maurice Wilks, dem technischen Direktor von Rover. Das Unwetter entwirrt Bäume und bringt den Garten in Unordnung. Zum Aufräumen nutzt Wilks einen Bergepanzer, den er nach dem Krieg gefunden hat. Ein Nachbar hilft mit einem Willys Jeep. Wilks ist von dem Geländewagen so begeistert, dass er ihn gegen sein Kettenfahrzeug eintauscht.

Wilks will den Rover-Chef davon überzeugen, dass Rover auch ein allradgetriebenes Vielweckfahrzeug für die Landwirtschaft bauen soll. Da Maurice' großer Bruder Spencer den dahindarbenden Autohersteller Rover leitet, gelingt das Überreden schnell.

Weil das neue Auto nur zwei Jahre lang in Produktion bleiben soll, spart Rover an der Entwicklungszeit. Zwölf Monate genügen, als Ausgangsbasis dient der Willys Jeep. Da nur Hersteller, die vor dem Krieg Autos exportiert haben, Stahl zugeteilt bekommen, beschließt Rover, die Karosserie des neuen Modells aus Aluminium zu fertigen.

Als Land Rover feiert der Vielweckwagen Ende April 1948 auf der Amsterdamer Auto-

mobilausstellung Premiere. Bis 1950 hat der Land Rover permanenten Allradantrieb, danach sind die Vorderräder zuschaltbar. 1955 erscheint die Langversion mit 107 Zoll Radstand, der der kurzen Version legt im selben Jahr von 80 auf 86 Zoll zu. 1957 vergrößert sich der Radstand beider Versionen erneut auf 88 und 109 Zoll, dazu wird ein Dieselmotor ins Programm aufgenommen.

1958 startet die Serie II mit nur leichten Retuschen, 1961 die Serie IIA. Ab 1968 sitzen die Scheinwerfer in den Kotflügeln. 1971 debütiert die Serie III mit vollsynchronisiertem Getriebe und neuem Cockpit.

Erst zwölf Jahre später gibt es die nächste Überarbeitung: Die nun 90 und 110 genannten Modelle erhalten permanenten Allradantrieb, Schraubenfedern ersetzen die Blattfedern. Seit 1989 heißt der Land Defender.

Ab 1994 wechselt Land Rover mehrfach den Besitzer, gehört erst BMW, derzeit Ford. Der Landy bleibt immer im Programm, bekommt 2007 eine weitere große Modelpflege. Dabei entfallen die ausstellbaren Lüftungsklappen – worüber der nun erhältliche iPod-Anschluss keineswegs hinwegtrösten kann.



Bis 1968 tragen Land Rover die Scheinwerfer im Kühlergrill. Ab 1957 gibt es den langen Stationwagen. Defender 2007 mit Ford Transit-Diesel



DATEN & FAKTEN

Mercedes-Benz 230 GE (W460)

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, Bohrung x Hub 95,5 x 80,25 mm, Hubraum 2299 cm³, Leistung 125 PS bei 5000/min, max. Drehmoment 192 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9 : 1, fünffach gelagerte Kurbelwelle, oben liegende Nockenwelle, kettengetrieben, zwei hängende Ventile pro Zylinder,

über Kipphebel betätigt, Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb, manuelles Fünftanggetriebe mit Verteilergetriebe, a. W. 100-%-Differenzialsperren vorn und hinten

Karosserie/Fahrwerk: Zweitüriger, fünfsitziger Stationwagen mit Heck-

tür, Stahlkarosserie auf Kastenrahmen, Starrachsen vorn und hinten mit je zwei Längs- und einem Querlenkern, Teleskopstoßdämpfern sowie Schraubfedern, Kurvenstabilisator vorn, Kugelumlauf lenkung, a. W. mit Servounterstützung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 255/75 R 15

Maße/Gewicht: L x B x H 3955 x 1700 x 1970 mm, Radstand 2400 mm, Gewicht 1935 kg, Tankinhalt 70

Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h in 16 s, Höchstgeschwindigkeit 145 km/h, Verbrauch 15 Liter Super/100 km

Bauzeit/Stückzahl: 1979–90, rund 48 000 Exemplare (alle Versionen)



Fotos: EGON RUDOLF

Die ersten Studien für den Haflinger 2 sind noch weit vom G entfernt. Der erste Prototyp kaum noch. Die aktuelle G-Klasse – hoch talentiert, aber schicksalhaft



Entwicklungsgeschichte Mercedes-Benz G-Modell

Puch-Vorstellung: vom H II zum G

Die Zusammenarbeit beginnt mit einem Duell: Weil der Unimog bei einer Ausschreibung des Schweizer Militärs gegen den Steyr-Daimler-Puch Pinzgauer verliert, schlägt Mercedes eine Vergleichsfahrt zwischen Haflinger und Pinzgauer mit dem Unimog auf dem Mercedes-Testgelände im badischen Gaggenau vor.

Da sich die Puch-Modelle dabei hervorragend schlagen und man sich ganz gut versteht, beginnen Kooperationsgespräche zwischen den Deutschen und den Österreichern. Wie Egon Rudolf in seinem Buch „Puch. Eine Entwicklungsgeschichte“ (Weishaupt Verlag 2007) beschreibt, beschließen die Vorstandschefs bald die gemeinsame Entwicklung eines leichten Geländewagens.

Der läuft bei Steyr-Daimler-Puch zunächst unter der Bezeichnung Projekt H II (Haflinger 2), bei Mercedes als W460. Puch präferiert erst einen selbsttragenden Aufbau. Weil sich aber mit einer Rahmenkonstruktion mehr Aufbauvarianten realisieren lassen, bekommt der H II einen massiven Kastenrahmen.

Während Mercedes Achsen aus dem Transporter- und Motoren aus dem PKW-Programm liefert, kümmert sich Puch um die Ent-

wicklung des Allradsystems. Das Auto soll ein kompromissloser Allesüberwinder werden bekommt ein vollsynchronisiertes Verteilergetriebe. So lässt sich der 4x4-Antrieb auch bei Fahrt zuschalten. Als Extra gibt es 10 Prozent-Differenzialsperren an den Achsen.

Nach sieben Jahren Entwicklungszeit und extremen Testfahrten, die die Unzerbrechlichkeit des Wagens garantieren, startet im Februar 1979 die Produktion der Mercedes-Benz G und Puch G genannten Modelle bei Steyr-Daimler-Puch in Graz. Etwa zehn Prozent der Produktion entfallen auf die Puch-Version.

1990 wird der W460 grundlegend überarbeitet und aufgededelt. Er bekommt permanenten Allradantrieb, eine modifizierte Karosserie, heißt jetzt W463 und wird bis heute gebaut. Eine Mischform – 460-Karosserie (W463-Technik – ergänzt als W461 das Programm. Es gibt ihn in der Nutzfahrzeugversion Worker und als Militärvariante Greenline. Über die Jahre bietet Mercedes mehr als zehn verschiedene G-Versionen an: vom offenen G mit klappbarer Frontscheibe über den Kastenwagen und den Pickup bis zum langstreckentauglichen G-Station oder dem Cabrio mit E-Verdeck.

Da fühlt er sich ohnehin am wohlsten. Gemeinsam mit seinem Fahrer erkundet er das Gelände. Sein Allradantrieb ist nicht so ausgefuchst wie der des G-Modells. Doch schlechte Offroad-Tauglichkeit wird dem Land Rover seltenst vorgeworfen. Der Landy ist karger eingerichtet als ein Strandkorb, er umschmeichelt nicht mit Komfort. Nach einem Halbtagesritt mit ihm durch die Prärie krabbelt man aus dem Wagen und humpelt davon, als sei man von einem angeschossenen Pferd gefallen.

So braucht es Eingewöhnung und etwas Demut, bis klar wird, dass der Landy das ehrlichste Auto der Welt ist. Er verspricht seinem Besitzer nur eines: dass sie zusammen überall hinkommen. Heute genauso wie in 50 Jahren. Das hält er.

Ein halbes Jahrhundert hält auch ein G-Modell locker aus. Im Vergleich zum Land Rover-Instrumentenbrett im Blechregal-Look wirkt das G-Hartplastik-Cockpit geradezu luxuriös. Auch hier sitzt das Lenkrad – aus der bekannten und beliebten 123er Reihe – weit links und nah an der Frontscheibe. Nur die ersten G kleideten sich spartanisch. Und so fallen Details wie die Türverriegelungen aus dem Mercedes-Nutzfahrzeugprogramm bei unserem gut ausgestatteten 86er Modell besonders auf.

Auch nach 21 Jahren schließt die Fahrertür so gründlich wie das Tor zu einem Atombunker. Der Fahrer thront abgeschotet und so weit oben, dass es Menschen mit Höhenangst fast schwindelig wird. Aber

was für eine Aussicht: Die tiefe Gürtellinie, schmale Dachsäulen und große, hohe Fenster schaffen im G ein Panorama. Und obwohl der G ein ziemliches Trumm ist, lässt er sich dank dieser Übersichtlichkeit mühelos rangieren. Am Ende des weiten Motorhauben-Plateaus helfen die Blinkerknubbel beim Zentimeter-genauen manövrieren im Wald oder im Parkhaus.

Denn natürlich beherrscht der G nicht nur den Gelände-, sondern auch den Straßenalltag. Trotz seiner Starrachsen pflegt er seine Passagiere mit schonendem Komfort und sorgt für ein erhabenes Fahrgefühl. Auch wenn er mit dem 2,3-Liter-Benziner an der Grenze zur Untermotorisierung kratzt. Klar ist er mit seinen 125 PS schneller als der Land Rover mit seinen 70. Aber den Engländer fährt man sehr niedertourig, weil das ganze Drehmoment schon bei 1500 Touren anliegt. Die volle Leistung dagegen wird kaum ausgenutzt, da bei Tacho 80 das wummernde Zelt Dach, das krakeelende Triebwerk und die rappende Getriebekiste ein akustisches Tempolimit setzen.

Das durchzugsschwache Triebwerk dagegen unterminiert den souveränen Auftritt des G. Also hochdrehen und viel schalten – wobei die Fünfgangbox erneut erklärt,

Auto in Massivbauweise: Die Menge Kunststoff, die allein für die Modellbezeichnung verbraucht wird, reicht beim Smart für die halbe Karosserie. Hinten trägt der G das Ersatzrad, vorn Knubbelblinker und weichen Stein- schlagschutz





Hebelwirkung im Landy: Handbremse mit weißem Knopf, langer Schaltstock mit schwarzer Kugel für das Vierganggetriebe, kurzer mit schwarzem Knauf für den Overdrive. Wird der gelbe Knubbel nach unten gedrückt – Allradantrieb aktiviert. Roter Zughebel: Untersetzung



Zur Ziehung der beiden Differenzialsperren müssen die beiden Pilze in der Mitte nach oben gezerrt werden. Über den Knubbel dahinter lassen sich der Allradantrieb und die Untersetzung steuern. Der 2,3-Liter-Benziner: kultiviert, aber etwas schwächlich





Mit freundlicher Unterstützung von Auto Walzmann, Pfullendorf und LandyPoint, Beutorn

warum Mercedes für seine manuellen Getriebe nie besonders berühmt war: Die Gänge rasten, bockig auf langen und schlechten Schaltwegen geführt, nur wabbelig ein.

Die Drehmomentschwäche des Motors wird im Gelände vom kurzen Untersetzungsgetriebe ausgeglichen. Es funktioniert nur bei zugeschalteten Vorderrädern. Der Allradantrieb darf, wie im Rover, nur auf rutschigem Untergrund aktiviert werden. Das aufwendige 4x4-System des G bietet optionale 100-Prozent-Differenzialsperren an beiden Achsen. Damit zeigt der G schon, dass er es wirklich ernst meint. Er will der Unbezwingbare sein. Das ist er auch.

Weil er viel kompetenter als seine Passagiere ist, bildet er mit ihnen auch kein Team. Das G-Modell bringt sich selbst nie in die Bredouille, wird höchstens von seinem Fahrer dahin gebracht. Aber die wird sich schön wundern, die Bredouille. Ein G-Modell hält nichts auf. Und so denkt man immer, dass der Mercedes viel weiter ohne seinen Fahrer käme, möchte ihm „Warte nicht auf mich“ zurufen, wenn wie-

der das eigene, mangelnde Talent, und nicht das des Wagens das Vorankommen erschwert. So vermittelt der G seinen Passagieren den Eindruck, dass er sie freundlicherweise auf eine Geländetour mitnimmt, soweit die sich trauen. Doch sein Potenzial wird niemals nur im Ansatz genutzt werden. Jawohl, der G ist ein großartiger Geländewagen, ein talentiertes Reiseauto, ein vollkommener Alltagswagen und überhaupt kann er ja fast alles. Sehr beeindruckend ist das – natürlich. Aber eben auch ein bisschen streberhaft.

Der Land Rover dagegen kann vieles überhaupt gar nicht. Er ist langsam, laut, unbequem, nicht ernsthaft alltagstauglich. Doch er ist ein echter Freund fürs Leben.

Ein G-Modell macht das Leben leichter. Ein Land Rover macht es spannender. Und deswegen fällt die Trennung vom Landy nach nur einem Tag besonders schwer.

Es hätte auch für immer gepasst.

TEXT: Sebastian Renz

FOTOS: Hardy Mutschler

KAUFBERATUNG LAND ROVER SERIE III

Legenden rühmen den Land Rover als Allesüberwinder, der von Ägypten nach Kapstadt fährt und nur nach Benzin und ein paar Tropfen Öl verlangt. Ganz so anspruchslos ist er im Alter nicht. Die Preise für gute Exemplare klettern deshalb. Die Auswahl an Serie III- und Defender-Modellen ist allerdings groß.

★★★★☆ **Alltagstauglichkeit**
★★★★☆ **Ersatzteillage**

★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★☆ **Unterhaltskosten**

★★★★☆ **Verfügbarkeit**
★★★★☆ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Nein, das Aluminium schützt den Land Rover nicht vor **Rost**. Zwar besteht die Karosseriehülle aus dem Leichtmetall, hockt aber auf einem Stahlrahmen. Und während sich die Karosserie nicht nur recht resistent gegen Korrosion zeigt und bei Verformungen auch wieder leicht in Form gedengelt werden kann, verstecken sich doch einige stählerne Problemzonen unter dem Alukleid.

Deswegen sollten Interessenten besonders auf die **Türunterkanten** und die **Türscheibenrahmen** achten. Das gilt ebenso für die **Hecktür** – und beim Fünftürer eben auch für die **Fondtüren**.

Der Zustand des **Chassis** entscheidet darüber, ob es sich lohnt, in einen Land Rover zu investieren. Weist der **Rahmen starke Durchrostungen** auf, rechnet sich eine Sanierung meist nicht mehr. Weil die Hinterräder Spritzwasser, Schmutz und Matsch auf sie schaufeln, neigt besonders die **Hecktraverse** zu Korrosion – nur bei wenigen Serie III Land Rover ist sie noch original. Auch die **Stoßstangenaufnahmen** und **Seitenausleger** werden oft vom Rost angegriffen. Neben dem Rahmen gelten die **Querverbindungen unter Getriebe** und **Schwungrad** als weitere Prüfpunkte. Durch harten Offroad-Einsatz können sie verbogen sein.

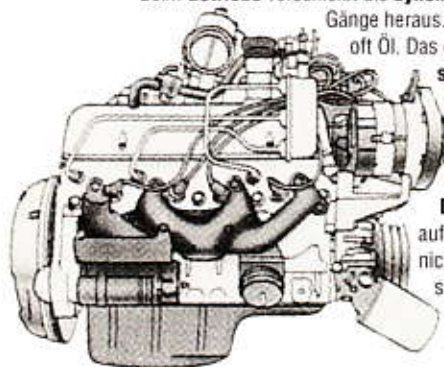
Viele Land Rover wurden stark individualisiert. Wer ein originales Auto haben möchte, sollte checken, wie aufwändig die Rückrüstung kommt.

TECHNIK-CHECK

Den Großteil der Serie III Land Rover motorisiert der 2,3-Liter-Vierzylinder-Benziner. Wie die anderen Benziner, der 2,6-Liter-Sechszylinder und der 3,5-Liter-V8, schafft dieser Motor bei guter Pflege bis zu 500 000 Kilometer Laufleistung. Unbedingt sollte man auf den **Ölverbrauch** achten. Der 2,3-Liter-Diesel treibt den Land Rover sehr zärtlich, dafür sehr laut voran. Bei ihm ist auf die **Einstellung der Einspritzpumpe**, die **Einspritzdüsen** und mögliche **Zylinderkopfschäden** zu achten.

Beim **Getriebe** verschleißt die **Synchronisation** schnell, mitunter springen Gänge heraus. Außerdem verliert die Viergang-Box oft Öl. Das gilt auch für die **Achsschenkelgehäuse**. Dadurch kann es zu **verölten Bremsen**, **Radlagerschäden** sowie **Defekten an Achsschenkelbolzen und Kugelgelenken** kommen.

Unter Ölverlust leiden auch die **Differenziale**. Sie sollten im Leerlauf auf Spiel getestet werden: Handbremse nicht anziehen, Wagen gegen Wegrollen sichern, an der Kardanwelle drehen. Weiter als eine viertel Umdrehung darf sie sich nicht drehen lassen.



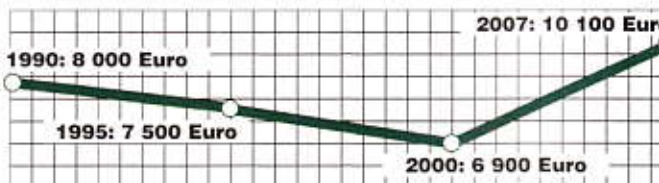
PREISE

Bei Einführung 1971..... **16 750 DM**
Bei Produktionsende 1983..... **24 140 DM**

Die Preise für fahrbereite Serie III Landys starten bei rund 2000 Euro – meist verbrauchte Exemplare, die nur mit hohem finanziellen Aufwand gesondert saniert werden können. Wer 3500 Euro ausgibt, bekommt dafür technisch einigermaßen gesunde Autos, denen ihr stressiges Vorleben aber deutlich anzusehen ist.

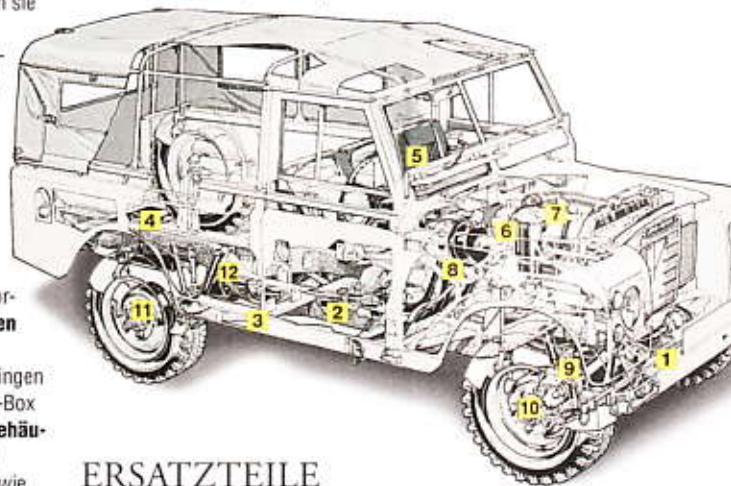
Zwischen 6000 und 10 000 Euro gibt es gesunde Einsteiger-Landys von Spezialisten. Topmodelle kosten rund 15 000 Euro. Dabei liegen die Preise für 109er über denen der 88er, die für Serie II Landys über denen der Serie III. Als Alternativen bieten sich Land Rover 90/110 oder Defender an. Starke Direkteinspritzer-Diesels, ein Fahrwerk mit Schraubenfedern, ein Hauch von Federungskomfort und ein weniger karger Innenraum machen sie gar erstwagentauglich.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Land-Rover, Baujahr 1971–1983



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| 1 Stoßstangenaufnahmen | 7 Zylinderkopfschäden (Diesel) |
| 2 Türen angerostet | 8 Getriebesynchronisation |
| 3 Rahmendurchrostungen | 9 Achsschenkelgehäuse undicht |
| 4 Hecktraverse korodiert | 10 Radlagerschäden |
| 5 Originalität | 11 Bremsen verölt |
| 6 Ölverbrauch (Benziner) | 12 Differenziale verschlissen |



ERSATZTEILE

Bei der Fahrt durch den Urwald muss meist eine Kiste Nieten genügen, um einen Land Rover wieder zusammenzuklempfen. Für gründlichere Reparaturen gibt es seit Jahren ein umfangreiches und komplettes Angebot. Für alle Modellreihen und alle Karosserievarianten sind fast ausnahmslos alle Teile problemlos zu bekommen. Das gilt auch für die Technik. Während die Kosten für Teile selbst akzeptabel sind, kommen Reparaturen schnell sehr teuer. Doch es gibt andere Möglichkeiten, Kosten zu sparen: Viele Land Rover, die noch kein H-Kennzeichen bekommen, sind als LKW zugelassen. Diese steuergünstige Einstufung bleibt auch bei einer Ummeldung erhalten.

SPEZIALISTEN

Landy Point (Verkauf, Reparatur, Restaurierung), Neidinger Straße 41, 88631 Beuron-Neidingen, Telefon: 0 75 79/9 21 10, www.landypoint.com
Rinkert GmbH & Co. KG (Teile, Reparatur, Zubehör), Im Steinernen Kreuz 13–15, 75449 Wurmberg, Telefon: 0 70 44/95 00 09, www.rinkert.com
Anglo Parts Autoteile (Teile Defender), Ernst-Beford-Straße 2, 35578 Wetzlar, Telefon: 0 64 41/7 60 81, www.angloparts.com

CLUBS

Deutscher Land Rover Club e.V., Postfach 101740, 52017 Aachen, Telefon 02 41/9 21 49 00, www.dlrc.org
blacklandy.de, Internetforum für alle Modelle und Baureihen von Land Rover, www.blacklandy.de

KAUFBERATUNG MERCEDES-BENZ G-MODELL (W 460)

Ein unzerstörbares Auto wollte Mercedes mit dem G-Modell bauen. Das ist auch beinahe gelungen. Die Schwachpunkte beim G-Modell halten sich in überschaubaren Grenzen – wenn man sich für die richtige Variante entscheidet: 230 GE oder ein Diesel, Schaltgetriebe. Die Preise für gute G steigen weiter.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★☆ **Ersatzteillage**

★★★☆☆ **Reparaturfreundlichkeit**
★★☆☆☆ **Unterhaltskosten**

★★★☆☆ **Verfügbarkeit**
★★★☆☆ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Mit den Leuten, für die das G-Modell ursprünglich gedacht war, legt man sich besser nicht an: Armeen, Milizen, Jäger und später auch Inkasso-Unternehmer. Vielleicht gab Mercedes dem G deswegen von Beginn an eine sehr robuste Rostvorsorge mit auf den langen, steinigen Weg. Wenn **Korrosion** nach Jahren zu einem Thema wird, dann meist zunächst durch **Unfallschäden**. Die angeschraubten **vorderen Kotflügel** lassen sich leicht austauschen. Für größere Schwierigkeiten sorgt Rost an den **Stehblechen**. Auch der **Blechfalz unter der Windschutzscheibe** und die **Scheibenwischerdurchführungen** sorgen am Vorderwagen mitunter für rostige Probleme. **Türunterkanten**, **Schweller** und **hintere Radläufe** sowie die hinteren Ecken und die **Hecktür** neigen bei strapazierten G-Modellen ebenfalls zur Korrosion.

Der Kastenrahmen des G ist äußerst stabil. Doch sollten Interessenten unbedingt auf Rost an den **hinteren Federbeinaufnahmen** achten. Diese liegen im Spritzwasserbereich. Die braune Pest tritt auch bei den **Stoßdämpferaufnahmen** auf. Wichtig ist, dass alle Abflußlöcher frei sind. Sonst kann es zu Rost an den **Karosserieaufnahmen vorn und hinten** kommen. Ein weiterer Schwachpunkt ist der **Tank**. Abhilfe schaffen Austausch tanks aus Kunststoff.

Die Innenräume der frühen G-Modelle waren spartanisch-robust möbliert. Dennoch sind die Sitze früher Modelle oft verschlissen, Ersatz ist rar.

TECHNIK-CHECK

Das Fahrwerk des G-Modell lässt sich nur mit Gewalt zerbrechen. Rücksichtsloser Geländeeinsatz und Unfälle können jedoch zu **verbogenen Spurstangen** und abgerissenen **Lenkhebeln** führen. Bei Bremsen und Auspuff lässt sich meist nur normaler Verschleiß feststellen. Auch die Antriebstechnik mit zuschaltbarem Allradantrieb und **Verteilergetriebe** gilt als äußerst robust. Wenn bei zugeschaltetem Allradantrieb in engen Kurven ein Knacken an der Vorderachse zu hören ist, deutet das auf **verschlissene Antriebsgelenke** hin.

Bei den **Getrieben** sollte es die manuelle Viergangbox oder das Mercedes-Fünfganggetriebe sein. Die manuelle Getrag-Fünfgangbox wie auch die frühen automatischen Vierganggetriebe (bis 1987) gelten als anfälliger und weniger haltbar.

Den besten Kompromiss aus Leistung und Verbrauch bietet bei den Motoren der 2,3-Liter-Einspritzer im 230 GE. Bei ihm muss alle 100 000 Kilometer die Steuerkette gewechselt werden. Ebenfalls empfehlenswert: die zuverlässigen Diesel 300 GD und 250 GD.



Der Leiterraum rostet häufig an den Aufnahme-
punkten der Karosserie

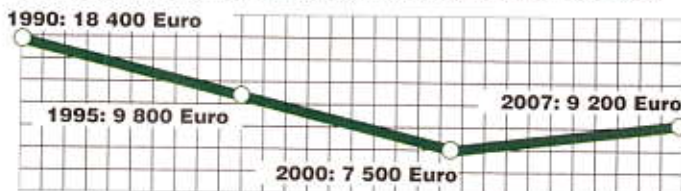
PREISE

Bei Einführung 1982 **43 500 DM**
Bei Produktionsende 1990 **58 250 DM**

Für 2000 Euro gibt es verbrauchte G-Modelle mit einigen hunderttausend Kilometern Laufleistung. Für einen einigermaßen alltagstauglichen und problemlosen G sollte der dreifache Betrag veranschlagt werden. Kurze und lange Stationwagen dominieren das Angebot, lange G liegen preislich klar über den kurzen.

Ab 8000 Euro finden sich gepflegte Wagen mit akzeptablen Laufleistungen. Dabei macht es preislich kaum einen Unterschied, ob es sich um Diesel- oder Benzinmodelle handelt. Zwischen 10 000 und 15 000 Euro gibt es alltagstaugliche G. Topmodelle mit Kilometerständen deutlich unter 100 000 kratzen an der 20 000-Euro-Grenze. Behörden und Bundeswehr kauften viele G-Modelle. Ausrangierte Autos werden von der Veveg (www.veveg.de) versteigert.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Mercedes 230 GE, Baujahr 1982–1990



ERSATZTEILE

Für den G gibt es so gut wie alles, was Technik und Karosserie angeht. Das gilt nicht nur für die späteren Modelle mit permanentem Allradantrieb der Baureihe 463, sondern auch für die frühen G-Modelle. Nur bei einigen Innenraumteilen, Sitzbezügen für frühe Modelle etwa, kann es zu Engpässen kommen. Ab 1986 war für den 230 GE ein geregelter Katalysator erhältlich. In die Dieselmotoren können zur Steuerreduzierung Katalysatoren eingeschweißt werden. Damit sinkt der Steuersatz auf 17,25 Euro pro 100 Kubikzentimeter Hubraum. Mit Einbau und Eintragung kostet der Einschweißkat rund 1100 Euro, dafür gibt es die gelbe Feinstaubplakette. Auch für den 300 GE (Typ 463) gibt es einen Einschweißkat. Dann schafft der Benziner Euro 3. Kosten: etwa 1000 Euro.

SPEZIALISTEN

Mercedes-Benz Classic Center, 70736 Fellbach,
Telefon: 07 11/1 78 40 40, www.mercedes-benz-oldtimerservice.com
Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center, Mörikestraße 60–64,
73765 Neuhausen, Telefon: 07 11/1 77 00 00, www.mbatc.de
Reich und Sohn (Nachrüstkatalysatoren), Naumannstr. 33, Haus 3,
10829 Berlin, Telefon: 0 30/37 30 26 95, www.autokat.de

CLUBS

Mercedes-Geländewagen Club e.V., c/o Egbert Malcher Willert,
Herrenbergstraße 8, 66701 Beckingen, Telefon: 0 68 35/6 07 02 70,
www.mercedes-gelaendewagenclub-ev.de
G-Club Aachen, info@g-club.de, www.g-club.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1 Kotflügel vorn angerostet | 9 Tank durchgerostet |
| 2 Stehbleche korrodiert | 10 Spurstangen defekt |
| 3 Rost an Frontscheibenrahmen | 11 Lenkhebel abgerissen |
| 4 Türunterkanten/Einstiegsblech | 12 Achsgelenke verschlissen |
| 5 Rost an der Hecktür | |
| 6 Federbeinaufnahmen hinten | |
| 7 Stoßdämpferaufnahmen | |
| 8 Karosserieaufnahmen | |

