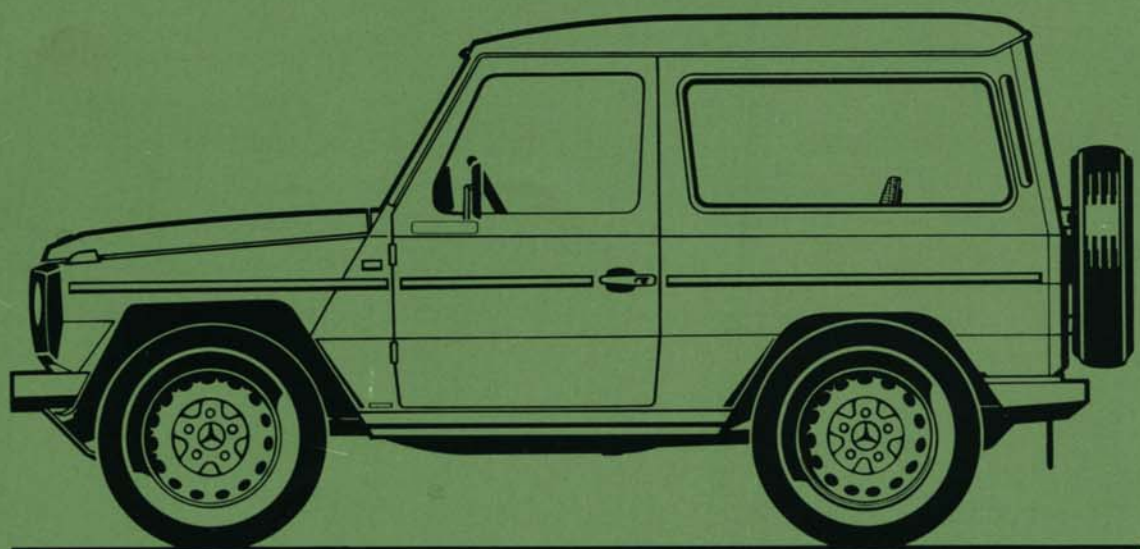


Mercedes-Benz

240 GD, 300 GD,
230 GE, 280 GE.



Der Mercedes unter den Geländewagen.

Das Ungewöhnliche an einem Mercedes-Geländewagen ist seine überlegene Technik. Sie ermöglicht dem Fahrer, schwierigste Situationen im Gelände zu meistern. Auf der Straße hat er ein souveränes und komfortables Fahrzeug.

Zur Bewältigung dieser extrem unterschiedlichen Anforderungen verfügt der Mercedes G über eine Fahrwerkstechnik, die ein Höchstmaß an Anpassung erlaubt.



Und über eine Vielfalt von 24 Modellvarianten. Mit 4- und 6-Zylinder-Einspritzmotoren und 4- und 5-Zylinder-Dieselmotoren. Als offene Geländewagen, als Station- oder Kastenwagen, mit kurzem oder langem Radstand.



Mit einem Mercedes G ist Geländefahren alles andere als ein Lotteriespiel auf Rädern. Aber es ist auch weit mehr als eine Pflichtübung in Sachen Transport.



Es ist das Vergnügen, mit einem sehr sinnvollen Fahrzeug den Straßenalltag ein gutes Stück hinter sich zu lassen. Damit ist Mercedes G-Fahren nichts anderes als Mercedes-Fahren mit anderen Mitteln zu anderem Zweck.



Was jeden Mercedes sinnvoll und wertvoll macht, gilt auch für den Mercedes G: sein ausgeprägter Fahrzeugnutzen, seine Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit.



Was hinzukommt, ist seine besondere Charakteristik. Sie läßt sich zwar technisch beschreiben, ansonsten aber nur erleben. Auf Sand und Schnee, Schlamm und Geröll. Und ebenso gut auf Asphalt.



Zur Bewältigung von extremen Anforderungen verfügt der Mercedes G über eine überlegene Fahrwerkstechnik.

**Geländefahren
kann abenteuerlich sein.
Ein Gelände-
wagen sollte es nicht sein.**

Wie jeder Mercedes erfüllt auch der Mercedes G ein traditionelles Bauprinzip des Hauses: Ein Mercedes fordert seinen Fahrer nicht heraus, er entlastet ihn.

Der Mercedes G imponiert nicht durch eine verwirrende Vielzahl von Hebeln und Instrumenten oder durch abenteuerlichen Anti-Komfort, der – wenn es hart auf hart geht – unnötig die Kondition des Fahrers fordert.

Er imponiert durch das genaue Gegenteil: Er ermöglicht auch im schwierigsten Gelände ein ergonomisch sinnvolles Handling des Fahrzeuges bei gleichzeitig hohem Fahrkomfort.

Damit gibt der Mercedes G dem Fahrer die Möglichkeit, seine Konzentration und Kondition dort zu investieren, wo es angebracht ist: bei der Beherrschung des Geländes. Lenkrad, Schalthebel und Handbremse sind räumlich nahe angeordnet und erlauben immer einen schnellen, sicheren Zugriff.

Zum komfortablen Federungs- und Dämpfungssystem des Mercedes G kommt der Komfort des Innenraumes: großzügige Abmessungen, haltgebende, körpergerecht geformte Sitze, ein aufwendiges Lüftungssystem und eine Heizung, deren Kapazität ausreicht, bei Außentemperaturen bis $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$ die Innentemperatur bei $+20\text{ }^{\circ}\text{C}$ konstant zu halten.

Mercedes G-Modelle verfügen – serienmäßig oder auf Sonderwunsch – über Ausstattungs-Details, die für andere Geländewagen oft überhaupt nicht lieferbar sind:

Zur besonderen Entlastung des Fahrers trägt die beim 300 GD und 280 GE serienmäßige, für 240 GD und 230 GE auf Wunsch lieferbare Servolenkung bei. 300 GD und 280 GE können zusätzlich mit einem 4-Gang-Automatic-Getriebe ausgestattet werden – eine Erleichterung, die auch Geländeprofis zu schätzen wissen, besonders wegen des sperrbaren 1. Gangs, zur sicheren Bergabfahrt.



Der Mercedes-Geländewagen ermöglicht auch in schwierigstem Gelände ergonomisch sinnvolles Handling.

**Exakt dosierte
Antriebskraft durch anspruchsvolle
Antriebstechnik.**

Im Mercedes G kann der Fahrer während der Fahrt von Hinterrad- auf Allradantrieb umschalten, um die Antriebskraft auf alle vier Räder gleichmäßig zu verteilen.

Und wenn potenzierte Leistung gefordert wird, sorgt die während der Fahrt zuschaltbare Geländeübersetzung für eine Verdoppelung der Kraft an den Rädern bei halbiertem Geschwindigkeit. Dem Fahrer stehen damit acht Vorwärtsgänge und zwei Rückwärtsgänge zur Verfügung.

Die auf Wunsch lieferbaren Differentialsperren für die Hinter- und Vorderachse halten das Fahrzeug selbst dort noch in Gang, wo der Mercedes G nur noch unter einem Rad festen Boden hat.

Sie sind – während der Fahrt – einzeln zu- und abschaltbar. Dieses außergewöhnliche Antriebssystem ist ein entscheidender Vorteil der Mercedes-Geländewagen. Es ermöglicht die kraft-

schlüssige unterbrechungslose Leistungs-Anpassung in schwierigstem Gelände.

Ohne Zwangs-Stops durch technische Halbheiten, die dem Fahrzeug den Schwung nehmen. So hilft die Antriebstechnik des Mercedes G seinem Fahrer, schnell und wirkungsvoll zu reagieren. Und dadurch das Gelände sicher und überlegen zu beherrschen.



Station-Wagen, langer Radstand.

Station-Wagen, kurzer Radstand.

**Überlegen in jedem Gelände,
souverän auf allen Straßen.**

Diese einzigartige Antriebstechnik kommt dem Mercedes G nicht nur auf unwegsamem Boden zugute, sondern auch im Allroundeinsatz auf allen Straßen.

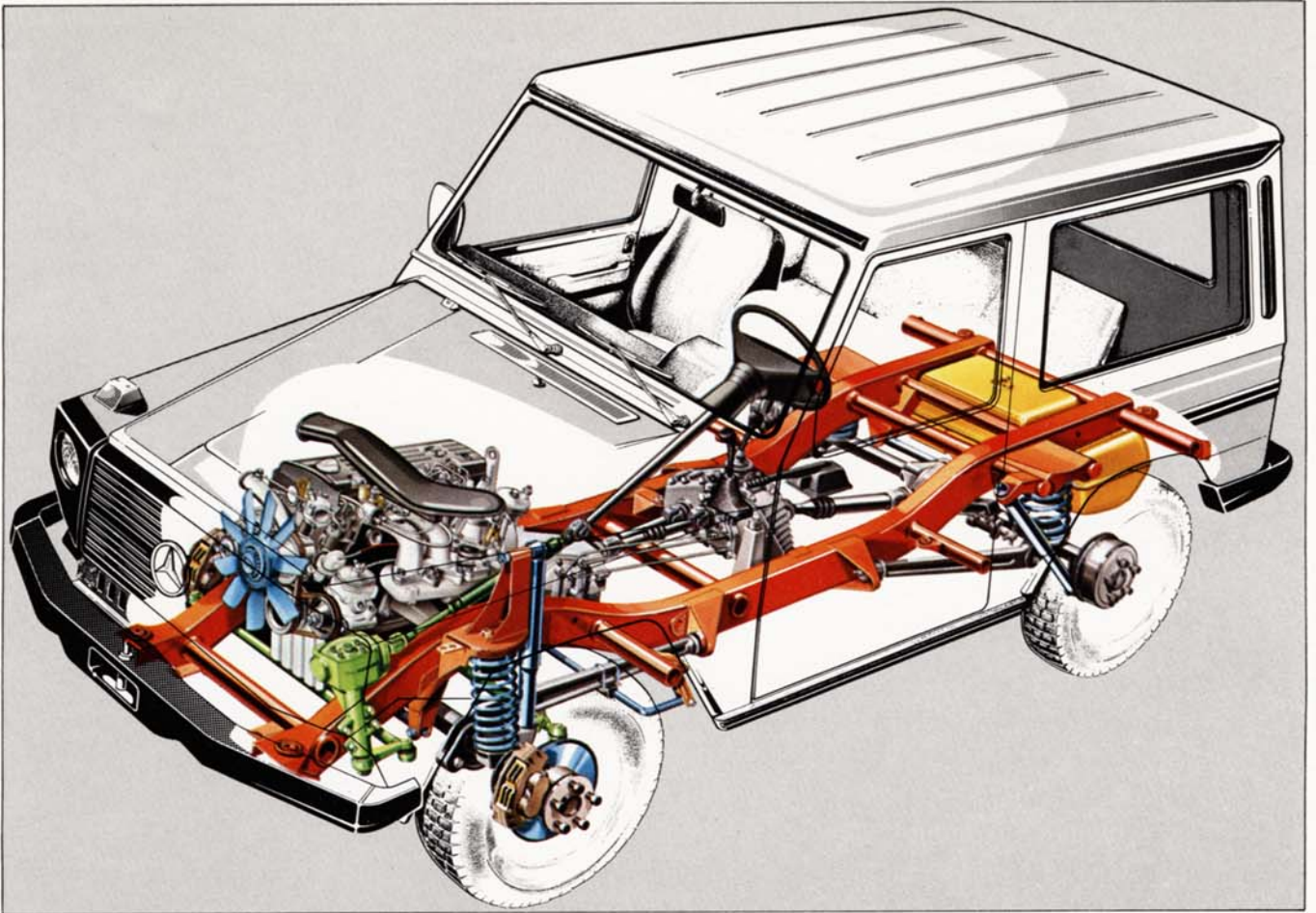
So verbessert der Allrad-Antrieb zum Beispiel generell die Spurtreue in schnell gefahrenen Kurven, bei Regen, besonders aber bei Schnee und Fahrbahnglätte. Die starren Achsen und Schraubenfedern mit extrem langem Federweg sorgen dafür, daß das Fahrzeug nicht nur im Gelände außerordentlich gut zu beherrschen ist. Auch auf der Straße ermöglicht diese Fahrwerkstechnik optimales Handling und neutrales Kurvenverhalten. Auch dann noch, wenn der Mercedes G schwer beladen ist und große Lasten ziehen muß.

Bis zu 925 kg kann ein Geländewagen von Mercedes als Zuladung aufnehmen. Und bis zu 2.800 kg zusätzlich ziehen, je nach Typ und Ausstattung. Unter besonderen Zulassungsbedingungen sogar bis zu 4.000 kg.









Der biege- und verwindungssteife Rahmen des Mercedes-Geländewagens: ein festes Fundament für extreme Fahrbedingungen.

Ein festes Fundament für extreme Fahrbedingungen.

Das „Rückgrat“ der Geländewagen von Mercedes besteht aus zwei starken, kastenförmigen Längsträgern, die durch mehrere rohrförmige Quertraversen zu einem biege- und verwindungssteifen Rahmen gefügt sind. Der komplette Aufbau ist eine unabhängige, stabile und geschlossene Einheit, die über 8 Gummilager fest mit dem Rahmen verschraubt wird. Diese Trennbarkeit von Rahmen und Aufbau erhöht gerade im Falle eines stark strapazierten Geländewagens die Reparaturfreundlichkeit entscheidend – und macht sie preiswert.

Der steife Stahlrahmen in Verbindung mit zwei starren Achsen widersteht selbst härtesten Belastungen. Geführt werden die Achsen durch je zwei Längs- und einen Querlenker vorn und hinten. Große Schraubenfedern mit extrem langem Federweg an allen vier Rädern sorgen für Beweglichkeit und komfortab-

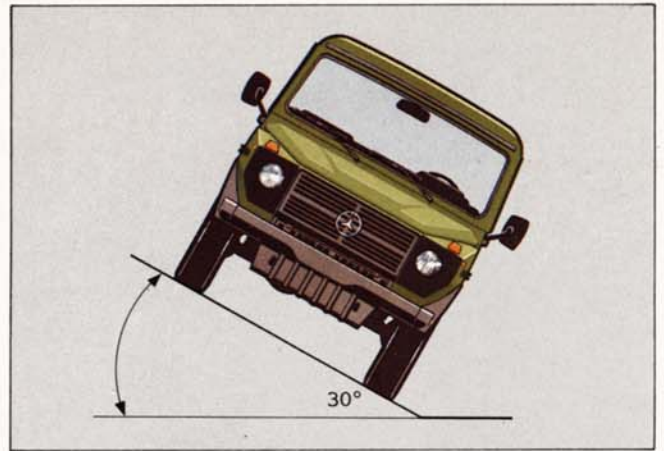
les Fahrverhalten sowohl im Gelände als auch auf der Straße.

In der Praxis beweist sich die Überlegenheit der Verbindung von Starrachsen und Schraubenfedern: Fährt zum Beispiel ein Rad über ein größeres Hindernis, hebt die starre Achse das Differential aus aus der Gefahrenzone.

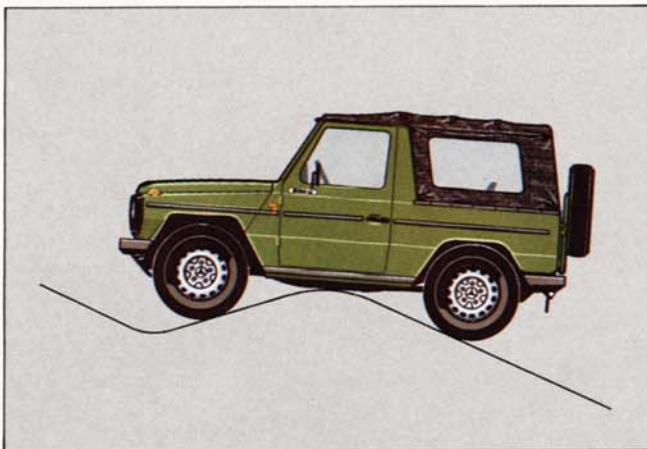
Die straffe, gut gedämpfte Federung sorgt für weitgehende Geländeanpassung: Sie stabilisiert das Fahrzeug, gleicht Geländeunebenheiten aus und schützt gleichzeitig den Fahrer vor groben Erschütterungen und unangenehmen Vibrationen.



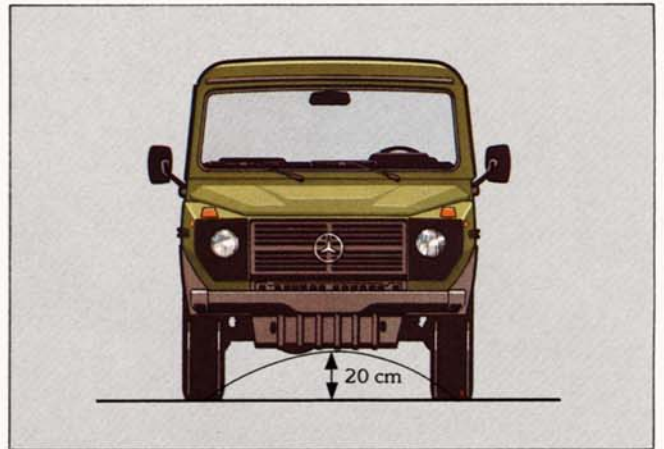
Radstand und Aufbauabmessungen ergeben große Überhangwinkel.



Niedriger Fahrzeugschwerpunkt und optimale Achslastverteilung.



Großer Rampenwinkel: selbst hohe Bodenwellen sind kein Hindernis.



Große Bodenfreiheit hilft über manches hinweg.

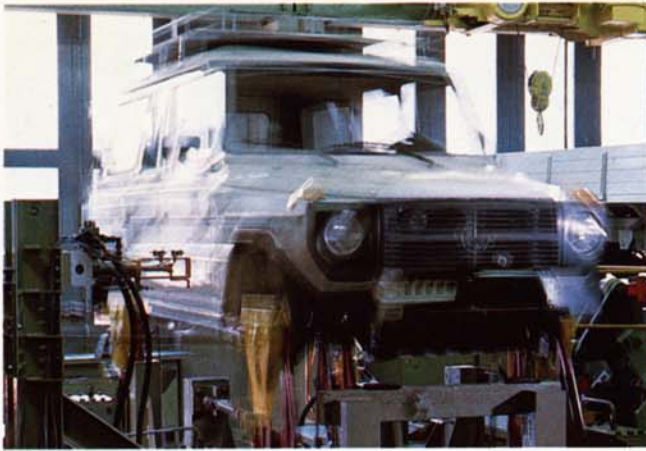
Freiheit nach Maß.

Bewegungsfreiheit im Gelände – das ist auch eine Frage der Abmessungen von Fahrgestell und Fahrzeugaufbau. Bei den Geländewagen von Mercedes setzt der Fahrzeugaufbau über dem Achsniveau an. Radstand und Aufbauabmessungen ergeben extrem kurze Überhänge vorn und hinten.

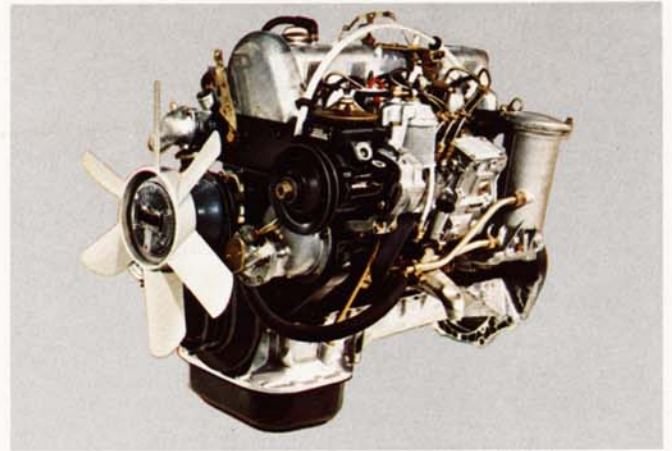
Mit Überhangwinkeln von über 40° vorn und hinten und einem Steigvermögen bis zu 80 % kann man sich mit einem Mercedes G auch in extremes Berggelände wagen. Und seine Wassertiefe bis zu 60 cm sorgt dafür, daß auch Wasserläufe ohne Risiko durchquert werden können.

Der niedrige Fahrzeugschwerpunkt und die optimale Achslastverteilung bewirken, daß der Mercedes G in kritischer Schräglage nicht gleich kippt, sondern durch langsames Wegrutschen signalisiert, daß die Kipp-Grenze erreicht ist.

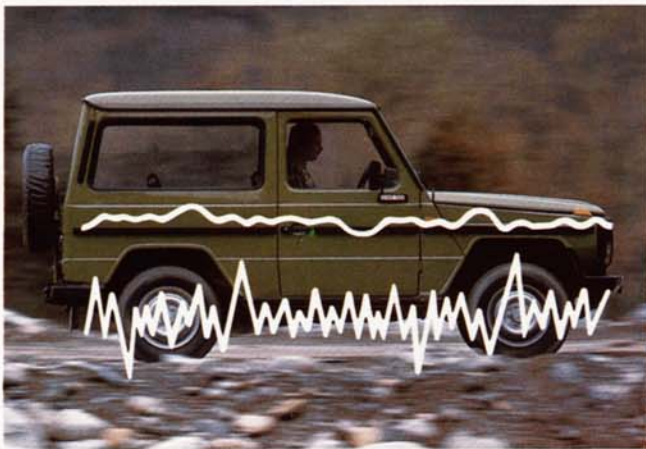
Bodenfreiheit, Rampenwinkel und die Achsverschränkung ergeben Werte für die Beweglichkeit, die kaum noch übertroffen werden können.



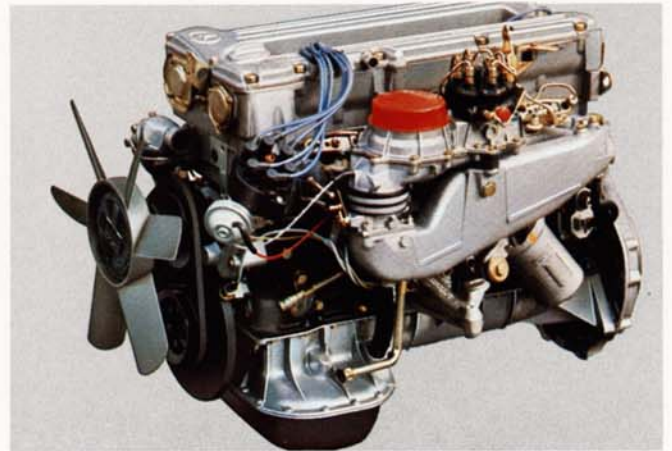
Härteste Erprobung auf elektronisch-hydraulischen Prüfständen.



Motor des 300 GD: 5-Zylinder-Dieselmotor mit 65 kW (88 PS).



Fahrwerk und Federung absorbieren große Fahrbahnunebenheiten.



Motor des 280 GE: 6-Zylinder-Einspritzmotor mit 115 kW (156 PS).

Zuverlässigkeit in Technik und Service.

Die wichtigsten Aggregate – Motoren, Getriebe, Achsen, Bremsen – haben in Mercedes-Personenwagen und -Nutzfahrzeugen längst ihre Unverwüstlichkeit weltweit bewiesen. Sie wurden nur noch dem Einsatz im Gelände angepaßt:

Gerade die Verwendung der bewährten, ausgereiften Technik gewährleistet nicht nur die zuverlässige Funktion, sondern auch die Nutzung des internationalen Mercedes-Benz Service – schnelle Verfügbarkeit von Original-Ersatzteilen zur sachgemäßen, kostengünstigen Wartung.
In über 1.200 Stützpunkten im Inland und über 5.000 weltweit.

	Der Mercedes 240 GD.					Der Mercedes 300 GD.					
Zahl der Zylinder	4					5					
Bohrung/Hub	90,9/92,4 mm					90,9/92,4 mm					
Gesamthubraum	2399 cm ³					2998 cm ³					
Motorleistung nach DIN ¹⁾	53 kW (72 PS) bei 4400/min					65 kW (88 PS) bei 4400/min					
Max. Drehmoment nach DIN ¹⁾	137 Nm (14 kpm) bei 2400/min					172 Nm (17,5 kpm) bei 2400/min					
Verdichtung	21					21					
Kühlsystem	Wasserumlauf, Thermostat					Wasserumlauf, Thermostat					
Lichtmaschine	14 V/55 A					14 V/55 A					
Batterie	12 V/88 Ah					12 V/88 Ah					
Kraftstoff	Dieselkraftstoff					Dieselkraftstoff					
Anhängelast ungebremst	750 kg					750 kg					
gebremst ²⁾	2800 kg					2800 kg					
Tankinhalt	ca. 70 l (davon ca. 11 l Reserve)					ca. 70 l (davon ca. 11 l Reserve)					
Höchstgeschwindigkeit	ca. 115 km/h					ca. 130 km/h					
Geschwindigkeit in den Gängen	Straße 25/48/79/115 km/h · Gelände 12/22/37/56 km/h					Straße 28/52/87/127 km/h · Gelände 13/24/40/61 km/h					
Getriebeübersetzung der Gänge	Straße 4,628/2,462/1,473/1,0/R 4,348 Gelände-Verteilergetriebe 2,14/Achsübersetzung 5,33					Straße 4,628/2,462/1,473/1,0/R 4,348 Gelände-Verteilergetriebe 2,14/Achsübersetzung 4,9					
Bereifung	205 R 16 reinforced					205 R 16 reinforced					
Stahlscheibenräder	5 1/2 JK x 16 H 2					5 1/2 JK x 16 H 2					
	Offener Gelände- wagen kurzer Radstand	Station- wagen kurzer Radstand	Station- wagen langer Radstand	Kasten- wagen kurzer Radstand	Kasten- wagen langer Radstand	Offener Gelände- wagen kurzer Radstand	Station- wagen kurzer Radstand	Station- wagen langer Radstand	Kasten- wagen kurzer Radstand	Kasten- wagen langer Radstand	
Kraftstoffverbr. n. DIN 70030 ³⁾ (Teil 1) bei Stadtzyklus Liter/100 km bei 90 km/h	14,2	14,1	14,4	12,3** bei 86 km/h	12,4** bei 86 km/h	14,6	14,6	14,6	14,3** bei 98 km/h	14,4** bei 98 km/h	
	12,0	11,8	11,9			11,9	11,7	11,7			
Max. Steigvermögen (%) in den Gängen mit Straßen- (S) bzw. Geländeübersetzung (G) bei zul. Gesamtgewicht	1 S/G 2 S/G 3 S/G 4 S/G	35/80 17/40 9,4/22 5,5/15	35/80 17/40 9,4/22 5,5/15	31/80 15/35 8,3/20 4,8/13	35/80 17/40 9,4/22 5,5/15	31/80 15/35 8,3/20 4,8/13	41/80 20/47 11/26 6,4/17	41/80 20/47 11/26 6,4/17	36/80 18/41 9,6/23 5,6/15	41/80 20/47 11/26 6,4/17	36/80 18/41 9,6/23 5,6/15
Leergewicht fahrfertig	1850 kg ⁴⁾ 1900 kg ⁴⁾ 2020 kg ⁴⁾ 1900 kg ⁴⁾ 1980 kg ⁴⁾					1885 kg ⁴⁾ 1935 kg ⁴⁾ 2055 kg ⁴⁾ 1950 kg ⁴⁾ 2030 kg ⁴⁾					
Zuladung	650 kg 600 kg 780 kg 600 kg 820 kg					615 kg 565 kg 745 kg 550 kg 770 kg					
Zul. Gesamtgewicht	2500 kg 2500 kg 2800 kg 2500 kg 2800 kg					2500 kg 2500 kg 2800 kg 2500 kg 2800 kg					
	Der Mercedes 230 GE.					Der Mercedes 280 GE.					
Zahl der Zylinder	4					6					
Bohrung/Hub	95,5/80,25 mm					86,0/78,8 mm					
Gesamthubraum	2299 cm ³					2746 cm ³					
Motorleistung nach DIN ¹⁾	92 kW (125 PS) bei 5000/min					115 kW (156 PS) bei 5250/min					
Max. Drehmoment nach DIN ¹⁾	192 Nm (19,6 kpm) bei 4000/min					226 Nm (23 kpm) bei 4250/min					
Verdichtung	9					8,0					
Kühlsystem	Wasserumlauf, Thermostat					Wasserumlauf, Thermostat					
Lichtmaschine	14 V/55 A					14 V/55 A					
Batterie	12 V/66 Ah					12 V/66 Ah					
Kraftstoff	Superbenzin					Normalbenzin					
Anhängelast ungebremst	750 kg					750 kg					
gebremst ²⁾	2800 kg					2800 kg					
Tankinhalt	ca. 70 l (davon ca. 11 l Reserve)					ca. 85 l (davon ca. 11 l Reserve)					
Höchstgeschwindigkeit	ca. 152 km/h					ca. 155 km/h					
Geschwindigkeit in den Gängen	Straße 35/67/112/152 km/h · Gelände 17/31/52/77 km/h					Straße 41/74/113/155 km/h · Gelände 19/35/53/77 km/h					
Getriebeübersetzung der Gänge	Straße 4,628/2,462/1,473/1,0/R 4,348 Gelände-Verteilergetriebe 2,14/Achsübersetzung 4,9					Straße 4,043/2,206/1,381/1,0/R 3,787 Gelände-Verteilergetriebe 2,14/Achsübersetzung 4,9					
Bereifung	205 R 16 reinforced					205 R 16 reinforced					
Stahlscheibenräder	5 1/2 JK x 16 H 2					5 1/2 JK x 16 H 2					
	Offener Gelände- wagen kurzer Radstand	Station- wagen kurzer Radstand	Station- wagen langer Radstand	Kasten- wagen kurzer Radstand	Kasten- wagen langer Radstand	Offener Gelände- wagen kurzer Radstand	Station- wagen kurzer Radstand	Station- wagen langer Radstand	Kasten- wagen kurzer Radstand	Kasten- wagen langer Radstand	
Kraftstoffverbr. n. DIN 70030 ³⁾ (Teil 1) bei Stadtzyklus Liter/100 km bei 90 km/h bei 120 km/h*	○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	22,4 14,0 18,8	21,5 13,3 17,9	21,5 13,1 17,7	18,9** 18,7** 116 km/h	18,7** 116 km/h	
Max. Steigvermögen (%) in den Gängen mit Straßen- (S) bzw. Geländeübersetzung (G) bei zul. Gesamtgewicht	1 S/G 2 S/G 3 S/G 4 S/G	49/80 23/57 12/30 7,3/19	49/80 23/57 12/30 7,3/19	42/80 20/49 11/26 6,4/17	49/80 23/57 12/30 7,3/19	42/80 20/49 11/26 6,4/17	49/80 23/59 12/33 6,1/23	49/80 23/59 11/29 6,1/23	43/80 21/51 12/33 5,0/20	49/80 23/59 12/33 6,1/23	43/80 21/51 11/29 5,0/20
Leergewicht fahrfertig	1830 kg ⁴⁾ 1880 kg ⁴⁾ 2000 kg ⁴⁾ 1880 kg ⁴⁾ 1960 kg ⁴⁾					1895 kg ⁴⁾ 1945 kg ⁴⁾ 2065 kg ⁴⁾ 1960 kg ⁴⁾ 2040 kg ⁴⁾					
Zuladung	670 kg 620 kg 800 kg 620 kg 840 kg					605 kg 555 kg 735 kg 540 kg 760 kg					
Zul. Gesamtgewicht	2500 kg 2500 kg 2800 kg 2500 kg 2800 kg					2500 kg 2500 kg 2800 kg 2500 kg 2800 kg					

1) Die angegebene Leistung nach DIN 70020 in kW bzw. PS ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar.
2) Je nach Ausführung der Anhängerkupplung und Radstand. Bei Fahrzeugen mit Radstand 2400 mm sind in der BRD nur 2500 kg zulässig. Bitte informieren Sie sich wegen der teilweise unterschiedlichen Gesetze in anderen Ländern bei Ihrer MB-Vertretung.
3) Die angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte werden nach einem genormten Prüfverfahren ermittelt:

- auf einem Prüfstand in einem Fahrzyklus, der den Stadtfahrbetrieb simuliert,
- auf einem Prüfstand oder auf ebener, trockener Straße mit konstanten Prüfgeschwindigkeiten von 90 km/h und 120 km/h.
Diese Werte bieten den Interessenten eine Grundlage für den Vergleich verschiedener Fahrzeugtypen. Je nach Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen, Umwelteinflüssen und Fahrzeugzustand werden sich in der Praxis Werte für den Kraftstoffverbrauch

ergeben, die von den nach dieser Norm ermittelten Werten abweichen.
4) Leergewicht ohne Fahrer.
5) Leergewicht mit Fahrer.
* Wird nur für Fahrzeuge ermittelt, deren Höchstgeschwindigkeit größer als 130 km/h ist.
** Verbrauch bei 3/4 der Höchstgeschwindigkeit nach DIN 70030 Teil 2.
○ Diese Angaben lagen bei Redaktionsschluß dieser Druckschrift noch nicht vor.