

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Der M177-V8 ist grundsätzlich robust. Die Kurbelwellendichtung (oft durch verstopften Ölabscheider verursacht) und die Luftfederung sind die teürsten Baustellen.

VOR DER BESICHTIGUNG

Rückrufe per FIN prüfen

Mercedes mit der Fahrgestellnummer kontaktieren. Der G63 hat überdurchschnittlich viele Rückrufe, darunter sicherheitskritische für Vorderachskabelbaum (2019-2021) und Turbo-Ölleitung (2019). Alle müssen erledigt sein.

Servicehistorie anfordern

Lückenlose Wartung bei Mercedes oder einer AMG-Fachwerkstatt ist bei diesem Fahrzeug besonders wichtig. Achten Sie darauf, ob Ölwechsel alle 10.000 bis 15.000 km dokumentiert sind.

Ölabscheider-Reparatur erfragen

Fragen Sie den Verkäufer gezielt, ob der Ölabscheider (Kurbelgehäuseentlüftung) schon erneuert wurde. Bei Modellen 2018 bis 2020 tritt das Problem häufiger auf, typischerweise zwischen 60.000 und 100.000 km.

AM FAHRZEUG

Reifen und Karosserie

Reifengröße 275/50 R20 prüfen. Das hohe Leergewicht von über 2.500 kg sorgt für schnelleren Reifen- und Bremsenverschleiß. DOT-Nummern auf der Flanke zeigen das Reifenalter. Bremsscheiben auf Riefen oder Verfärbungen kontrollieren.

Ölsuren am Motorheck

Schaün Sie unter das Fahrzeug im Bereich zwischen Motor und Getriebe (Getriebeglocke). Ölsuren dort können auf eine undichte Kurbelwellendichtung hindeuten, die häufigste und teürste Schwachstelle des M177.

Fahrzeughöhe und Luftfederung

Steht das Fahrzeug gleichmäßig oder hängt eine Ecke tiefer? Achten Sie beim Entriegeln, ob der Kompressor sofort anspringt. Beides kann auf ein undichtes Luftfederbein hindeuten.

Kaltstart und Motorgeräusche

Motor kalt starten lassen. In den ersten 60 Sekunden auf ungewöhnliches Ticken oder unrunder Leerlauf achten. Leichtes Rasseln bei niedrigen Drehzahlen kann von den Wastegates kommen.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

Lenkung auf Flattern prüfen

Bei 80 bis 120 km/h über unebene Stellen fahren. Die Starrachse der G-Klasse kann bei verschlissenen Spurstangen oder Lenkungsdämpfer ein deutliches Oszillieren im Lenkrad auslösen. Das lohnt sich genau zu beobachten.

Wastegate-Rasseln bei Teillast

Sanft aus niedrigen Drehzahlen beschleunigen (1.800 bis 2.500 U/min). Ein metallisches Rasseln ist ein bekanntes Wastegate-Thema bei den Biturbo-Ladern. Häufig und nicht zwingend ein Ausschlussgrund, aber ein Verhandlungspunkt.

Alle Fenster und Warmmeldungen

Alle vier Fenster komplett hoch- und runterfahren. Besonders die Hinterfenster neigen zu Ausfall durch gebrochene Führungsrollen. Im Display auf Fehlermeldungen oder Warnleuchten achten.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Handgefertigter AMG-V8 im ikonischen Geländewagen. Mechanisch robust, aber mit hohen Verschleißkosten und einzelnen teuren Schwachstellen.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Ölabscheider/Dichtung

Kurbelgehäuseentlüftung, 60-100 Tkm
€2.000-8.000

Wastegate-Rasseln

Metallisches Klappern bei Teillast
€400-3.000

AIRMATIC-Luftfederung

Federbälge porös, ab 80-120 Tkm
€1.500-5.000

Lenkungsflattern

Spurstangen, Dämpfer, Kugelgelenke
€500-2.500

Motorlager/Klima

Verschleiß belastet Klimaleitungen
€800-2.000

