

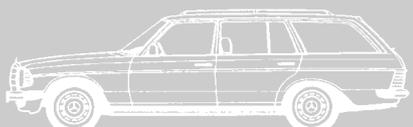
Limousine

200 230 230E 250 280 280E
200D 220D 240D 300D



Coupé

230C 230CE 280C 280CE
(in USA auch 300CD und 300CD Turbodiesel)



T-Modell

200T 230T 230TE 250T 280TE
240TD 300TD 300TD Turbo

Impressum:

Verein für Freunde des W 123 e.V.
Anschrift der Geschäftsstelle:
Sven Baas, Kirchstrasse 19, 71277 Rutesheim
Telefax: 07152/357249, e-Mail: info@vfw123.de

Kaufberatung Baureihe 123 – Version 2.0
Verfasst von Jörg Ewering, David Bothen, Sven Baas,
René Brücker, Volker Jahn, Martin Jakubowski, Gerd
Grosche, Joachim Buch

Diese Kaufberatung wurde nach den uns vorliegenden
Informationen erstellt und erhebt keinen Anspruch auf
Vollständigkeit. Sie ist einschließlich aller ihrer Teile
urheberrechtlich geschützt. Dies gilt insbesondere für
Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen,
und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektroni-
sche Systeme, wie CD-Roms, dem Internet, usw.

Fotonachweis:
David Bothen, Jörg Ewering, Sven Baas, Joachim Buch,
Martin Jakubowski, Volker Jahn, Uwe Grosche, Jörg Zielke

Design:
JoB-Büro für Gestaltung
Joachim Buch
Herrenberg-Gültstein



Inhalt

EinleitungSeite 3
 Geschichte der BaureiheSeite 4
 TypologieSeite 4
 Technische Reife.....Seite 4
 Optische ReifeSeite 6
 Der W123 im AlltagsbetriebSeite 8
 Besichtigungstipps.....Seite 14
 Exoten (Rechtslenker, US-Importe, Langversionen und Fahrgestelle).....Seite 18
 Unterhaltskosten und Kauftipps.....Seite 21
 Kritische Stellen und ProblemzonenSeite 22
 Vorderwagen.....Seite 23
 BodengruppeSeite 30
 Radläufe hintenSeite 35
 HeckbereichSeite 37
 Dach und SchiebedachSeite 39
 TürenSeite 40
 Besonderheiten am T-ModellSeite 41
 Besonderheiten am CoupéSeite 42
 AnhangSeite 43
 Stationen der ModellpflegeSeite 43
 Sonderausstattungen.....Seite 44
 Farben und LackeSeite 46
 Technische DatenSeite 48
 Farben und PolsterSeite 50



Auch exotische Fremdfahrzeuge zieht ein S123 ohne zu murren.

Der Mercedes-Benz W123:

Für die einen Kindheitserinnerungen, für manche der letzte richtige Chrombenz. Ein günstiger Einstieg in das Oldtimerhobby oder einfach nur ein Alltagsfahrzeug mit hohem Wiedererkennungswert in der heutigen Automobilwelt...

Der W123 symbolisiert Qualität, Sicherheit und Langlebigkeit sowie Wertstabilität wie kaum ein anderes Fahrzeug.

Fast alle gebauten Fahrzeuge sind nunmehr mindestens 30 Jahre alt und haben die durchschnittliche Lebensdauer eines Automobils um mehr als das zweifache überschritten.

Marode 123iger wurden in der Vergangenheit dank der zahlreichen Exporthändler in Deutschland und den angrenzenden Nachbarländer sehr gerne aufgekauft und bekamen ein zweites Autoleben in Afrika und im Orient geschenkt.

Diese Kaufberatung soll als Leitfaden beim Erwerb eines Fahrzeugs dieser Baureihe hilfreich zur Seite stehen und über die Schwächen der verschiedenen Karosserievarianten informieren.

Welches Modell kommt in Frage?

- Benzin oder Diesel?
- Manuelle Schaltung oder Automatik?
- Limousine oder Kombi, vielleicht doch ein schönes Coupe?
- Langversion gefällig?

26 Farbtöne standen jeweils in den verschiedenen Serien zur Verfügung, kombinierbar mit 6 verschiedenen Innenausstattungsvarianten auf wiederum 4 verschiedenen Polstermaterialien...

Dazu konnte man noch problemlos den Kaufpreis eines Neuwagens verdoppeln, in dem man eine sehr reichhaltige Sonderausstattung orderte – nichts war damals unmöglich.

Die Auswahl an Farben in Verbindung mit Innenausstattung und den verfügbaren Extras war seinerzeit unübertroffen und man findet kaum ein identisches Fahrzeug, was die Werkhallen damals verlassen hat.

Die unten aufgeführten Mängel sind die Erfahrungswerte der Szene und sollten Sie vor bösen Überraschungen bewahren. Leider kann auch ein W 123 individuell an ganz unterschiedlichen Stellen rosten, deshalb sollten Sie sich ausreichend Zeit bei der Begutachtung Ihres Kaufinteresses nehmen und diesen Leitfaden zur Hilfe nehmen.

Ein paar Tipps vorab:

Seien Sie skeptisch bei geringen Laufleistungen – oft wurden Tachometer zurückgedreht. Selbst bei nur 500 gefahrenen Kilometern im Monat (statistisch gesehen) sind nach rund 30 Jahren 180.000 km mit dem Fahrzeug zurückgelegt worden.

Benziner verfügen durchschnittlich über eine höherwertige Ausstattung und gute Kombis (in der Mercedessprache T-Modell genannt) sind mittlerweile rar geworden.

Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie Informationen über Karosserieformen, Motorisierung, Merkmale der unterschiedlichen Serien (Serie 0,5/1 / 2 / 3) mit den jeweiligen Bauzeiten, Unterschieden zwischen Lederausstattung und der Kunstledervariante MB-Tex, sowie die Stärken und Schwächen der Baureihe W 123 vermitteln.

Außerdem können Sie gerne das von uns betriebene Forum zur Baureihe W123 nutzen, hier sind über 4000 User registriert, die Antworten auf Ihre Fragen geben können.

Sie finden unser Forum unter www.w123-forum.net

Ihr Team des VFW123 e.V.



Heute ein seltenes Bild, vier 123er an der Tankstelle

Die W123 Geschichte

Im Jahre 1976, solange ist es schon her, da wurde der W123, eines der erfolgreichsten Mercedes-Benz Modelle, die bis heute meistproduzierte Modellbaureihe, dem Publikum vorgestellt. Noch heute nehmen diese Fahrzeuge an unserem Straßenverkehr teil und kaum einer glaubt es, dass diese Fahrzeuge alle über 30 Jahre alt sind. Trotz aller Verteuerungen, wie Ökosteuern, drastisch steigende Benzinpreise, Kfz-Steuer für Fahrzeuge ohne Katalysator, sind diese Fahrzeuge noch heute zahlreich anzutreffen. Doch noch mehr als die Kenner der Szene werden sich viele Otto-Normal-Automobilisten über den noch relativ hohen Bestand dieser Baureihe wundern, angesichts der Tatsache, dass der W 123 bereits über 35 Jahre in unserem Straßenbild unverändert zu finden ist. Andere Fahrzeuge aus seiner Epoche sind bereits aus dem Straßenverkehr verschwunden und somit auch meistens aus unseren Köpfen.

Es war am 28.01.1976, als das neue Mittelklassemodell von Mercedes-Benz der Fachpresse in Südfrankreich vorgestellt wurde und mit bestechendem Erfolg einschlug. Der W 123 traf den Geschmack potentieller Kunden mit seinem zeitlosen Design ganz genau und entwickelte sich rasch zum Publikumsliebling. Die Lieferzeiten stiegen schnell ins Uferlose und wuchsen auf vier bis fünf Jahre an. Aufgrund der überwältigenden Nachfrage entschloss sich Mercedes-Benz erstmals in seiner Geschichte, die Vorgängerbaureihe W 114/115, oder im Volksmund besser als /8 bekannt, ein Jahr parallel zur neuen Baureihe W 123 zu produzieren und zu verkaufen. In diesem Jahr der Doppelgleisigkeit, also 1976, verkaufte sich der /8 noch sehr gut. Der W 123 setzte die neue Designrichtung in der Mittelklasse konsequent fort. Die Scheinwerfer waren nicht mehr hochkant angeord-

net, sondern waagrecht und die Kotflügel wurden in das glattflächige Design integriert. Mit der S-Klasse W 116 wurde dieser Designumbruch eingeleitet und beim W 123 weiter fortgeführt. Wer sich mit dieser Stilrichtung nicht anfreunden konnte, hatte für ein Jahr die Alternative, noch das alte Modell mit den ausgeprägten Kotflügeln zu erwerben.

Durch die hohe Nachfrage wurde der W 123 mehr und mehr zum Spekulationsobjekt. Viele Eigner wurden an den unmöglichsten Orten daraufhin angesprochen, ob sie ihren W 123 nicht verkaufen wollten. Die Jahreswagen wurden mit saftigem Aufpreis zum aktuellen Listenpreis abgegeben und nicht selten wurden bis zu 5.000,- DM für Vertragsübernahmen gezahlt. Dies ist einmalig in der westdeutschen Automobilgeschichte, dass eine Limousine in der gehobenen Mittelklasse so gefragt war und die Kunden bereit waren, so viele Jahre geduldig auf ihren W 123 zu warten.

Typologie:

Der W 123 wurde in verschiedenen Bauarten produziert: als Limousine, als schickes Coupé und zum ersten Mal als praktischer Kombi, der auf den Zusatz »T« hörte, wobei das »T« für Transport und Touristik stand. Hinzu kamen diverse Sonderfahrzeuge. Der Vertrieb begann im Februar 1976 mit der Limousine als Benziner als 200, 230, 250 (ab April 1976), 280 und 280 E sowie mit den Dieselvarianten 200 D, 220 D, 240 D und 300 D.

Etwa ein Jahr später, im März 1977, präsentierte Mercedes-Benz auf dem Genfer Salon das neue Coupé dem breiten Publikum. Diese Modelle waren in Europa ausschließlich als Benziner in den Versionen 230 C, 280 C und 280 CE erhältlich. Für den US-Markt wurde das Coupé mit dem 3,0 Liter Fünfzylinder-Dieselmotor ausgestattet. Die Coupé-

modelle fanden ebenso wie die Limousinen regen Zuspruch, letztlich auch wegen des deutlich harmonischeren und zeitloseren Designs gegenüber den Coupémodellen des W 114. Die Coupés wurden gegenüber den Limousinen mit Edelholzleisten aus Wurzelnussholz im Armaturenbrett, der Mittel- und Schaltkonsole optisch aufgewertet. Später zierten diese Bauteile Holzleisten aus Zebrawood. Durch den Verzicht auf eine B-Säule geriet die Seitenlinie der Coupés glatt, das Fahren mit geöffneten Scheiben bot nahezu Cabrio-Feeling. Um einen optimalen Gurtverlauf zu ermöglichen wurden spezielle Gurthöcker entwickelt, die später in den Coupés des W 126 ihre technische Vollendung durch eine automatische Gurtbringfunktion erhielten.

Bereits während der IAA 1977 in Frankfurt wurden die Kombimodelle als Benziner 230 T, 250 T, 280 TE sowie als Diesel 240 TD und 300 TD vorgestellt. Die Produktion der T-Modelle wurde im Frühjahr 1978 im neuen Werk in Bremen aufgenommen. Die Entwicklung eines eigenen Kombis begann bereits in den frühen siebziger Jahren, wurde jedoch beim Typ W 114/115 noch nicht realisiert. Mercedes-Benz wollte keinen reinen Lieferantenkombi im Programm haben und der Trend hin zum familien-gerechten Kombi lässt den Zeitpunkt der Markteinführung des T als richtig erscheinen. Ab Oktober 1980 wurde der 300 TDT ins Programm genommen. Einen Monat später kam der 200 T mit dem neuen M 102 als Vergaservariante mit 109 PS, welcher als 230 TE bereits ab April 1980 im Kombi Einzug hielt. Zu diesem Zeitpunkt wurde der 230 T aus dem Programm genommen.

Technische Reife

Die Baureihe W 123 ist eine Weiterentwicklung der W 114/115-Baureihe, und bis auf den 2,5-Liter-



Der Vorgänger: Strich-8 mit M115 Motor



Ein 230 CE Baujahr 1983 in Lapisblau metallic mit M102 Motor

Reihensechszylinder wurden alle Antriebsaggregate leicht überarbeitet vom Vorgänger übernommen. Jener Motor des Typs 250 stellte eine komplette Neuentwicklung dar. Gegenüber der Vorgängerbaureihe, bei der ebenfalls eine 250er Version im Programm war, die allerdings ab April 1972 mit einem 2,8-Liter-Triebwerk vom Typ M 130 ausgestattet war, wurde nun wieder ein Aggregat eben jene Neuentwicklung, mit der internen Bezeichnung M 123 und 2525 cm³ verwendet. Die Leistungsausbeute dieses als besonders langlebig geltenden Sechszylinders lag zu Beginn bei 129 PS, ab September 1979 bei 140 PS. Die Ingenieure erreichten ihr gesetztes Ziel der Konstruktion einer besonders lauffähigen Maschine durch die Verwendung des altbekannten und bewährten Zylinderblocks des aus dem Programm genommenen 230.6 (W114). Dessen Kurbelwelle wurde jedoch sorgfältig mit genau abgestimmten Gegengewichten versehen. Zwischen Zylinderkopf und Zylinderblock wurde erstmals bei hubraumschwächeren Modellen eine nachzugsfreie Zylinderkopfdichtung verwendet, welche sich bereits im Spitzenmodell der S-Klasse, dem 450 SEL 6.9, bewährt hatte. Für die Gemischaufbereitung war ein Doppelregister-Fallstromvergaser vom Typ Solex 4 A 1 zuständig, ein Bauteil, das nicht immer für die volle Zufriedenheit der Kundschaft in puncto Zuverlässigkeit sorgte, und welches für recht hohen Benzinverbrauch sorgte.

Der W 123 wurde auch in technischer Hinsicht mehrfach überarbeitet. Zwischen September 1977 und Februar 1979 wurde nach und nach der antiquierte Zugstarter der Dieselmotoren 200 D (02/1979) und 240 D (09/1977) durch einen Schlüsselstarter mit Schnellstartvorrichtung ersetzt und die Leistung stieg beim 200 D von 55 auf 60 PS, beim 240 D von 65 auf 72 PS. Der 220 D, der mit seiner



Motorraum eines 250 mit M123 Motor



Ein 300D Baujahr 1979 in seltenem Pastellblau

Leistungsentfaltung zu dicht an den beiden Vierzylinderdieseln herankam, wurde deshalb noch während der Bauzeit der ersten Serie als erste Motorvariante des W 123 ab März 1979 »pensioniert«.

Die Leistung des 300 D wurde im September 1979 von 80 auf 88 PS angehoben. Doch dem nicht genug, erhielt der W 123 noch im gleichen Jahr weiteren Zuwachs durch die Vorstellung einer Variante, die ursprünglich nur für den US-Markt konzipiert war, dann aber ab Oktober 1980 auch auf dem heimischen Markt ausschließlich im Kombi angeboten wurde:



Motorraum eines 230T mit M115 Motor



Motorraum eines 280C mit M110 Motor, hier als Vergaser

geboten wurde: der 300 TD Turbodiesel mit serienmäßiger Viergangautomatik, ein technisches Schankerl, das mehr noch als der ohnehin schon recht leistungsstark auftretende 5-Zylinder in seiner Grundversion 300 D/TD endgültig das Image vom »lahmen Diesel« besiegte.

Im April 1980 stand bei den vierzylindrigen Benzinern eine Wachablösung ins Haus: Der aus den /8-Typen 200 und 230.4 noch bestens bekannte Motor M 115 wurde ab April 1980 sukzessive durch eine völlige Neukonstruktion ersetzt, dem M 102, einem Motor mit 2 oder 2,3 Litern Hubraum und Querstromzylinderkopf, der durch bis zu 15% niedrigeren Verbrauch im Vergleich zu den Vorgängermotoren sowie wesentlich höherem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen glänzte, wenngleich dieser Vorteil durch das häufig geordnete, harmonisch abgestufte Automatikgetriebe teilweise wieder aufgezehrt wurde. Auch die Leistung stieg: bei den Zweilitern mit Vergaser auf 109 PS, bei den Einspritzern auf satte 136 PS.

Die Ablösung der Motoren M 115 durch den M 102 bestimmt nicht nur charakteristisch beim W 123 die Triebwerksbestückung, auch über die beiden späteren Bauserien hinweg wurde dieses Motorenbaumuster mit anhaltenden Änderungen und Verbesserungen eingesetzt.

Als im April 1980 der M 102 debütierte, blickte die Fachwelt gebannt auf die neue Gemischaufbereitung durch eine mechanische Kraftstoffeinspritzung des Typs K-Jetronic von Bosch. Man freute

sich über den auf Teststrecken ermittelten ansprechend niedrigen Verbrauch bei einer gleichzeitigen Leistungssteigerung, die es gerade in Verbindung mit dem ab September 1981 erhältlichen Fünfganggetriebe eiligen Fahrern erstmals ermöglichte, die recht pessimistisch ausgelegte km/h Skala bis zum Anschlag bei 200 km/h zu bringen.

Anfangs hielten die modernen Aggregate Einzug im Coupé als 230 CE sowie im T-Modell als 230 TE. Ab Juli 1980 gesellte sich der Verkaufschlager 230 E hinzu, einen Monat später der 200 mit der neuen Maschine. Abgeschlossen wurde diese Modellpflege mit der Einführung des 200 T im November 1980. Im Gegenzug wurden nach und nach die technisch mittlerweile als antiquiert geltenden alten Vierzylinder sukzessive aus dem Programm genommen; lediglich der 230 M115 war noch bis Mitte 1981 im Ausland erhältlich.

Der 230 E wurde als einziges Fahrzeug innerhalb dieser Baureihe ab Herbst 1983 mit einem geregelten Drei-Katalysator angeboten. Die Leistung sank stark und die Verdichtung wurde reduziert. Somit konnte diese Variante mit Normal-Benzin betrieben werden. Dies ist heute kaum jemanden bekannt und es wird fast kein 230 E mit einem Eintrag in der Datenkarte »Abgasreinigungsanlage« angeboten. Ein Grund dafür ist, dass zur damaligen Zeit nur an wenigen Tankstellen bleifreies Benzin angeboten wurde. Die Bundesrepublik Deutschland hat im Alleingang das bleifreie Benzin eingeführt. Die europäischen Gemein-

schaft ist erst Jahre später diesen Schritt gefolgt. Darum fanden diese Fahrzeuge nur sehr geringen Absatz. Der Aufpreis für die Katalysator Technik kostete zu diesem Zeitpunkt ca. 2600 DM.

Optische Reife:

Die sogenannte »erste Serie« des W 123 wurde von Januar 1976 bis September 1979 produziert. Diese frühen Exemplare des W 123 sind unter anderem erkennbar an dem riesigen Sicherheitslenkrad, an den recht großen ausgebucheten Kopfstützen (unter Kennern »Hasenohren« genannt), an Stoffpolstern mit »Schottendesign« und Kunstlederwangen sowie an der auffälligen Narbung des Armaturenrägers. All diese Merkmale fanden sich auch in den /8ern der zweiten Serie sowie in der S-Klasse W 116.

Von September 1979 bis September 1982 wurde die »zweite Serie« angeboten. Das große Lenkrad, welches ebenso in einem Reisebus hätte Verwendung finden können, wich einem schüsselförmigen Volant, bei den Polsterbezügen entschied man sich für das »Pfeilspitzendesign«, immer noch in Verbindung mit Kunstleder-Sitzwangen. Die Oberfläche des Armaturenrägers war von nun an lederartig genarbt, und die nostalgischen Hasenohren verschwanden. Statt dessen wurden kleinere und sachlichere Kopfstützen verbaut. Auch in der Farbgebung kehrte man zu einem zurückhaltenderen Stil zurück: die grellen Buntlacke der

ersten Bauserie wie cayenneorange, mimosengelb oder citrusgrünmetalllic wichen schlichteren Farbtönen wie weizengelb oder agavengrün.

Ab Ende September 1982 begann die Produktion der »dritten« und letzten Serie. Diese Exemplare sind an den geänderten Sitzlehnen zu erkennen, welche den Fondpassagieren durch eine Wölbung mehr Beinfreiheit zugestanden. Die Sitze waren nun erstmals durchgehend mit Stoff im Streifen-design bezogen, die Kunstledereinfassungen verschwanden. Alle Modelle wurden mit den Breitbandscheinwerfern ausgerüstet, einem Accessoire, welches vorher lediglich allen Coupémodellen sowie den 2,8-Liter-Modellen 280 und 280 E/TE und den 300 TDT vorbehalten waren.

Die Armaturenboardanlage aller Modelle zierte ein durchgehender Streifen aus Zebranoholz, bei den Typen 280 E/TE und 300 TDT war auch die Mittelkonsole mit Zebrano-Schalterblenden ausgestattet. Endlich hielt auch die Servolenkung als Serienausstattung bei allen Modellen Einzug und geänderte Kunststoffleisten an A- und C-Säule sorgten für eine Minimierung der Windgeräusche. Und eine – aus heutiger Sicht völlig unsinnig anmutende – Kraftstoffverbrauchs-Tendenzanzeige, die sämtliche Benziner erhielten, schnellte bei jedem Gasgeben bis zum Anschlag in den roten Bereich vor und dokumentierte im täglichen Fahrbetrieb genauso anschaulich wie überflüssig die unterschiedlich dosierte Kraftstoffzufuhr in den verschiedenen Betriebszuständen.

Von Beginn der Produktion an hoben sich die 2,8-Liter Modelle und der 300 TDT von ihren kleineren Geschwistern außer durch die Breitbandscheinwerfer noch durch einen Holzstreifen am Armaturenbrett und breitere Räder ab. Der zweiflutige Auspuff, verchromte Lüftungsgitter unter der Windschutzscheibe und Stoffbezüge in anderem Design blieben den 280er-Modellen vorbehalten. Zudem waren die 280/280E-Limousinen mit den dreiteilig verchromten Stoßstangen der Coupés ausgestattet (keine »Gummiecken«).

Während seiner Bauzeit wurde der W 123 in nicht weniger als 64 Farbtönen angeboten, wobei die meisten Exemplare die Fabrikhallen in classicweiß verließen.



Das Top-Modell der W123-Baureihe – der 280er mit 185 PS. Hier als T-Modell in astralsilber.

Von den Sechszylindermodellen wurde der 280 C im März 1980 aus dem Programm genommen, ungefähr ein Jahr später, im Juli 1981 wurde auch der 280 gestrichen. Fortan gab es die 2,8-Liter-Triebwerke nur noch mit der ausgereiften mechanischen K-Jetronic-Einspritzanlage.

Auch die Fahrzeug- und Insassensicherheit des W 123 wurde dem Stand des technischen Fortschritts angepasst: sowohl Antiblockiersystem (ab August 1980) als auch ein Fahrerairbag (ab Januar 1982) wurden – mit saftigen Aufpreisen – angeboten. Überhaupt war die Aufpreispolitik von Mercedes-Benz in jener Zeit recht pragmatisch: das Nötigste an Bord, Luxus – in Form von Zentralverriegelung, Schiebedach, Tempomat oder Sitzheizung - musste hinzugeordnet werden. Hingegen wurde die Serienausstattung im Laufe der Jahre durch Halogenscheinwerfer (ab 1977), Sicherheitsgurte hinten (ab 1979) und Servolenkung aufgewertet.

Wie bereits beim Vorgängermodell wurde das W 123 Programm durch eine Langversion bereichert. Diese Variante wurde vorwiegend im Taxigewerbe sowie zur Beförderung von Gästen eines Hotels oder im Flughafentransfer eingesetzt. Als Triebwerke dienten hauptsächlich der 240 D, 300 D und 250, was zu entsprechenden Verkaufsbezeichnungen, jeweils mit dem Adjektiv »lang«, führte.

Von den Langversionen wurden Fahrgestelle an diverse Karosseriefirmen geliefert, die diese dann zu Sondertypen wie Bestattungs- und Krankenfahrzeugen umbauten. Auch Mercedes-Benz produzierte eine ganze Reihe von Sonderfahrzeugen ab Werk: Feuerwehr-Einsatzleitwagen, Polizeifahrzeuge und Taxen. Letztere unterschieden sich von den serienmäßigen Limousinen allein durch deren Außenfarbe in hellelfenbein und dem spezifischen Ausstattungscode 450 »Taxi-International«. Dieser enthielt unter anderem ein speziell gestaltetes Armaturenbrett für den Einsatz des Taxameters sowie besonders große und hoch angebrachte Aschenbecher im Fond. Es waren eben diese Taxifahrer, die im Jahr des Produktionsendes 1985 gerade in Kenntnis der besonderen Qualitäten erreicht haben, dass der W 123 noch für eine Übergangszeit weiter produziert wurde.

Der W 123 brachte einige heute mittlerweile schon selbstverständliche technische Entwick-



Sicherheitslenkrad der 1. Serie in einem 230T



Der ABS-Block von Bosch

lungen erstmals in der Mercedes-Benz Mittelklasse zum Einsatz. Die steigenden Benzinnpreise und der eingeleitete Wandel, den Benzinnverbrauch stetig zu senken, führte bereits 1981 zur serienmäßigen Einführung der Kraftstoffschubabschaltung bei den Einspritzmotoren.

Das ABS-Bremssystem, das 1979 erstmals im W126 angeboten wurde, konnte ab 1981 zu einem Aufpreis von ca. 2500 DM auch für alle W 123 Fahrzeuge, vom 200 D bis zum 280 CE bestellt werden.

Ein weiteres sicherheitsrelevantes Bauteil konnte für ca. 1600 DM Mehrpreis geordert werden. Es ist der Airbag im Lenkrad. Moderne Fahrzeuge von heute verfügen heute über eine Vielzahl von Airbags im Fahrzeug, aber vor ca. 20 Jahren wurde dieses Sicherheitsbauteil nach vielen Jahren und unzähligen Versuchen ins Sonderausstattungsprogramm aufgenommen.

Sicherlich, diese Baureihe, die als Neufahrzeug schon sehr gefragt war und zeitweilig teurer als in den Preislisten ausgewiesen gehandelt wurde, ist auch heute noch ein sehr gefragtes Fahrzeug. Besitzer können heute genauso wie damals ihre Erlebnisse erzählen, auf welchen Parkplätzen sie angesprochen werden ob das Fahrzeug zu verkaufen ist, oder finden einen Zettel hinter dem Schei-



Von innen verstellbarer Außenspiegel

benwischer. Die robuste Qualität und der gute Korrosionsschutz, der ab 1980 deutlich verbessert wurde, haben weltweit den guten Ruf der Marke mit dem glänzenden Stern mit dieser Baureihe gefestigt. Der W 123 ist das letzte gebaute Mittelklasse-Modell von Mercedes-Benz, das noch den Chrom reichlich zeigen durfte. Heute, nachdem die Fahrzeuge rundum in der gleichen Farbe lackiert werden, werden neuerdings wieder verchromte Bauteile eingebaut, zum Teil zu Aufpreisen.

Ein 200er leistete 1976 94PS (69kw) und dies reichte für eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 160 km/h. Damals musste für so ein Fahrzeug in der Grundausstattung ca. 18.500 DM bezahlt werden. Ein aktueller E 200 CDI kostet heute rund 40.000 Euro. Die Leistung stieg auf 136PS (100kw) die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 200 km/h. Der Kraftstoffverbrauch ist geringer geworden und das Getriebe verfügt heute über sechs Gangstufen, während der alte 200er noch mit vier auskommen mußte. Noch krasser ist der technologische Fortschritt bei den Dieselmotoren sichtbar. So mancher Fahrer wird seine größte Mühe haben und bis an den Rand der Verzweiflung kommen, um so einen alten Diesel überhaupt von der Stelle zu bekommen. Die Beschleunigungswerte des 200 D lagen bei über 30 Sekunden von 0-100 km/h, aber wie startet man überhaupt den Motor? Einfach Schlüssel rein, umdrehen und los geht's? Mit einem modernen E200 CDI ja - aber nicht in einem 200 D der ersten Serie. Erst einmal kam die »Diesel-Gedenkminute«, das Vorglühen, dann kam der Zugschlüssel zum Einsatz. Diese Prozedur kennt heute kaum noch jemand. Für einen 200 D mussten 1976 ca. 19.000 DM bezahlt werden und die Fahrleistungen reichten bei den 55PS (40kw) für gemütliche 130 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Es folgt: »Der W123 im Alltagsbetrieb« ➔

Der W123 im Alltagsbetrieb

Einen W123 zu fahren ist immer eine gute Idee. Er war zur damaligen Zeit eines der besten Autos seiner Klasse. Im Oldtimer-Bereich gilt dies noch heute. Viele seiner Altersgenossen sind vollständig aus dem Straßenbild verschwunden. Es herrscht landläufig die Meinung, dass ein W123 trotz minimalster bis gar keiner Pflege fast unzerstörbar ist, insbesondere die Diesel. Mittlerweile sind die negativen Erinnerungen, sofern diese überhaupt vorhanden waren, vollständig verfliegen und im Kopf kreist nur noch die Endlosschleife vom unzerstörbaren Eisenpferd, was man unbedingt haben muss. Liebhaberei im besten Sinne.

Doch Alltagsbetrieb im Oldtimer muss man wollen - und können

Durch die Entscheidungen einen Old- oder Youngtimer im aktuellen Verkehr zu bewegen hebt sich der Fahrzeuglenker/in deutlich von der Masse ab. Das Fahrzeug entschleunigt unseren hektischen Alltag wirksamer und nachhaltiger als manche langfristige Therapie oder die Einnahme von künstlich hergestellten Substanzen es tun würde. Einfach nach der Arbeit einsteigen, Türe zu – man ist zuhause und die Erholung beginnt. Das sind die Erlebnisse, die die Autoren dieser Zeiten täglich genießen.

Für den Einen bedeutet Alltagsbetrieb »ich könnte jeden Tag fahren« und für den anderen »ich fahre jeden Tag«. Einem W123 kann man 30.000 km im Jahr zumuten. Er ist ein echter Daily-Driver und genau dieses Thema wollen wir im Folgenden mal beleuchten.

Der W123 als Daily-Driver

So angenehm es ist, seinen W123 tatsächlich im Alltag zu bewegen: wenn man schöne Dinge jeden Tag haben kann, greift sich der Reiz des Besonderen irgendwann ab. Bei dem einen früher, bei dem anderen später. Irgendwann beginnen eventuell Dinge zu nerven, die man sonst vielleicht als lieb gewonnene Eigenart oder »Charakter« empfunden hätte. Beispielsweise hat ein W123 ein völlig anderes Fahrverhalten als viele moderne Fahrzeuge. Das Fahrverhalten ist eher weich und komfortabel. Besonders dann, wenn alles noch im nicht überholten Original-Zustand ist. Die Lenkung ist nicht direkt. Minimales Spiel ist normal, großes Spiel eher die Regel.

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt Schwächen auf, die im alltäglichen Betrieb der Fahrzeuge zutage treten können. Ganz sicher nicht, um den Mythos zu zerstören, sondern einfach um die Rosa Brille mal abzulegen und die Sicht auf die Realität wieder freizulegen. Oftmals sind die

Wohwehchen alters- und verschleißbedingt – und sie können teilweise nerven, wenn der Wagen das einzige zur Verfügung stehende Fortbewegungsmittel ist. Der W123, ein über 30 Jahre altes Auto bietet Fahrigenuss in höchster Form, aber im Alltag eben auch Herausforderungen, die nicht mit den heute verbreiteten Ansichten und Verhaltensweisen eines Neuwagenfahrers konform gehen.

Die Windgeräusche sind vor allem bei höheren Geschwindigkeiten deutlich höher. Das Innengeräusch von allem, was am oder im Fahrzeug arbeitet, ist deutlich zu vernehmen, besonders die Dieselmotoren.

Der Kraftstoffverbrauch ist höher als heutzutage und die Wartungsintervalle kürzer.

Alltagsbetrieb heißt auch: höhere Verschmutzung und höhere Abnutzung (außen und innen). Man geht nach einer Weile nicht mehr so vorsichtig mit dem Fahrzeug um und wird vielleicht in der Hektik des Alltags auch mal unaufmerksam oder die im letzten Jahr erst lackierte Tür hat im Parkhaus eine »Kampfspur« aus der benachbarten Park Box davongetragen. Diese Umstände muss man ertragen können. Sie passieren einfach.

All das ist für einen Sonntags- oder Schönewetter-Cruiser absolut kein Problem. Man lässt sich bewusst drauf ein, genießt die Geräusche, den



Das T-Modell in seinem Element: Als Großraumtransporter im Messe-Einsatz. Hier als seltener 300TDT.

Geruch des Fahrzeugs, die Sonne und alles, was dazu gehört. Man freut sich regelrecht darauf. Die Probleme der Wiederinbetriebnahme nach dem Winter (z.B. Bremsen fest und als Standard die leere Batterie) sind schnell vergessen. Man verzeiht dem Fahrzeug jede Form der »Schrulligkeit«. Ganz im Gegenteil, man freut sich sogar darauf. Man nimmt sich Zeit. Jeden Tag macht man das irgendwann nicht mehr. Da nervt das klemmende Schloss, das Bremsverhalten, die mangelnde Beschleunigung, die pfeifende Tür-Dichtung oder was auch immer schnell.

Alltagsbetrieb braucht Sicherheit und Zuverlässigkeit

Wenn man nicht selber am Fahrzeug arbeiten kann, ist eine kundige Werkstatt und gute Ersatzteilversorgung im Problemfall unbedingte Pflicht. Der W123 ist kein Fahrzeug mehr, welches häufig im Verkehr unterwegs ist, so dass jede Dorf-Tankstelle sofort weiß, wie der Hase läuft.

Ja, er ist einfach und frei von Elektronik, aber der Mensch vergisst, wenn er etwas nicht jeden Tag macht. Und die Mechaniker, die jeden Tag mit dem W123 gearbeitet haben und ihn aus dem FF kennen sind heute bereits in Rente, arbeiten noch in der Reparatur-Akademie oder sind bereits... lassen wir das. Durch die Nicht-Kenntnisse werden die Arbeitszeiten länger. Die wird sich irgendwo, meist auf der Rechnung, niederschlagen und auf einem der beiden Seiten für lange Gesichter sorgen. Ein nicht sofort zu behebbender Defekt, kann zu einem längeren Fahrzeugausfall führen. Ein weiteres im Haushalt verfügbares Fahrzeug entspannt die Lage erheblich. Ein längerer Fahrzeugausfall kann jederzeit entstehen, wenn man den Fehler nicht eindeutig diagnostizieren kann oder wenn ggf. das benötigte Teil nicht in kurzer Zeit aufgetrieben werden kann. Auch am Teiletresen mit Stern ist nicht immer alles und vor allem nicht sofort verfügbar. Mittlerweile sind viele Teile nicht mehr lieferbar. Golden waren die Zeiten als man Ende der 80er Jahre oft noch Alles (!) meist am gleichen Tag bekommen konnte. Lang, lang ist es her.

Alles was man zum fahren braucht lässt sich fast immer noch innerhalb weniger Tage über die Zulieferer beschaffen. Die Qualität der Ersatzteile hat sich zu früher geändert. Leider nicht zum Guten. Dies hat verschiedene Gründe (Hersteller verschwunden oder aufgekauft, überlagerte Teile,

Reproduktion in deutlich schlechterer Qualität zu günstigeren Preisen, Reproduktion auf alten, verbrauchten Maschinen zu teureren Preisen, ...). Es empfiehlt sich immer einen kleinen Vorrat an Teilen anzulegen, wenn man diese – auch ohne Bedarf – angeboten bekommt oder jemanden zu kennen der wichtige Dinge oder Spezialteile am Lager hat. Manchmal auch nur leihweise zum Probieren bei einer Fehleranalyse.

»Eine gebrauchte Verteilerkappe eines namhaften, heute noch produzierenden deutschen Unternehmens erfüllt hier immer noch klaglos ihren Dienst. Die im Zubehör erworbenen Teile, ebenfalls vom Markenhersteller, gehen meist innerhalb von kürzester Zeit (1x 10.000 KM in wenigen Wochen und 1x 30.000 innerhalb von einem Jahr) kaputt.« Das Netz ist voll von diesen Meldungen.

Auch wenn man nicht »Schrauben« kann, ist Kenntnis über das eigene Fahrzeug wichtig. Damit kann man sich im Pannenfalle oft selbst helfen, z.B. das Kraftstoffpumpen-Relais gegen den mitgeführten Ersatz zu tauschen, bevor die Ampel wieder auf Grün springt. Dies geht natürlich nur, wenn man Eines für den Notfall dabei hat. Wenn nicht, muss man sich auf den freundlichen Pannendienst verlassen und Wartezeit einkalkulieren.

Bei Benzinern ist das Kraftstoffpumpen-Relais eines der häufigsten Pannursachen. Das Fahrzeug geht einfach aus oder ruckelt während der Fahrt. Fast immer sind defekte »kalte« Lötstellen an dem Problem schuld. Diese sind nach dem Öffnen des Kraftstoffpumpen-Relais-Gehäuses mit bloßem Auge zu erkennen. Wenn man nicht selbst löten kann, hilft einem ein ortsansässiger Radio-Fernsehdiener weiter. Meist übernimmt dieser, auf freundliche Nachfrage, die Reparatur für eine Spende in die Kaffeekasse gerne. Den Wechsel kann man trocken üben, sodass das im Defektfall in wenigen Minuten geht. Neu gibt es diese Relais möglicherweise nicht mehr und wenn, sind sie nicht billig. Für den Notfall reicht ein »geprüftes« Relais ebenfalls aus. Alternativ tut es hier ein passender Schaltplan und eine isolierte Drahtbrücke.



Alle Keilriemen im Kofferraum liegen zu haben ist ebenfalls hilfreich, da die benötigten Größen nicht mehr in allen Werkstätten so einfach an

der Wand hängen. Der Autor dieser Zeilen hatte immer welche dabei. Natürlich flog der Keilriemen weg, nachdem er den Kofferraum von allem Unnützen und nie gebrauchten Dingen befreit hatte. Normal.

Die lokale Mercedes-Benz-Vertretung hatte noch einen Keilriemen am Haken. Eingestaubt und seit 20 Jahren nur zur Inventur angefasst. Heute heißt so etwas NOS (New-Old-Stock). Nach über zwei Stunden war das Fahrzeug wieder flott. Die Wartezeit verkürzte dann der garantiert teuerste Kaffee seines Lebens...

Zentralverriegelung ist ein ähnliches, wenn auch weniger für Pannen verantwortliches Thema. Alle ZV-Elemente im Fahrzeug sind einfach alt und werden im regelmäßigen Betrieb früher oder später kaputt gehen. Wobei hier seltener das Element, sondern mehr der kleine Gummischlauch zwischen dem Unterdruck-Element und Verbindungsstange einreißt. Diese regelmäßig durch gebrauchte Teile zu ersetzen ist nervig und kurzlebig. Türverkleidungen werden durch mehrfache Montage auch nicht besser. Die Elemente für die Türen sind aktuell (2015) noch lieferbar. Man kann die alten Türschließelemente auch mit einem Teil vom Bosch-Dienst reparieren. Bosch Teile Nr 3 340 522 025. Die Heckklappen- und Tankklappen-Elemente für T-Modelle gibt es leider nicht mehr.

Dieselbesitzer haben durch ein Leck im Unterdrucksystem noch die Freude daran, dass ihr Fahrzeug sich nicht mehr abschalten lässt. Anders als Benzinern werden diese nicht durch abschalten der elektrischen Benzinpumpe abgeschaltet, sondern per Unterdruck abgestellt. Hier hilft im Problemfall nur ein manuelles Abwürgen per Stopphebel an der Einspritzpumpe (Ja, dafür ist der im Motorraum und Nein, es passiert nichts wenn man den mal zum Testen drückt!). Eine defekte ZV verliert den Schrecken, wenn die verfügbaren Teile ausgetauscht sind und alle Schlösser ordentlich gewartet wurden.

Fünf Gänge für ein Halleluja

Das gerne genommene 5-Gang-Getriebe ist super; ein echter Komfortgewinn und selten. Geht schonend damit um, diese Getriebe sind regulär (Stand 2015) nicht mehr überholbar (fehlende Werkzeuge, keine Ersatzteile). 5-Gang-Getriebe aus den nachfolgenden Baureihen W124 und W201 passen nur bei gleichen Motoren (M102), für die anderen Motorisierungen passt aus den späteren Baurei-



Heute ein seltenes Bild: Ein Wagen mit Kühlerjalousie.

hen nichts mehr. Es gibt mehrere Fälle in denen bekannte Getriebe-Fachbetriebe mehrere Getriebe beim Versuch der Überholung endgültig ruiniert haben. Generell sollte nicht nur bei einem Automatik-Getriebe das Öl gewechselt werden. Auch wenn es der Wartungsplan nicht vorsieht, freut sich auch ein Schaltgetriebe über frisches Öl. Die Farben Kirschrot (neu) und übelriechend Schwarz (alt) sprechen eine deutliche Sprache. Ein Getriebeöl-Zusatz z. B. von Castrol oder Liqui Moly senkt den Lärmpegel und macht die Schaltungen geschmeidig. Die kleine Tube ist nicht teuer und eine gute Investition in ein langes Getriebeleben. Den Rest kippt ihr ins Differential, das freut sich auch darüber.

Mit Motorölen könnt Ihr Euren W123 nicht verwöhnen. Bewährt hat sich für die meisten Modelle 10W40 (teilsynthetisch) als Ganzjahres-Öl. Man kann auch 15W40 (mineralisch) im Sommer und 10W40 als dünneres Öl im Winter fahren. Regelmäßig wechseln, auch mal vor dem Intervall (bei Kurzstreckenbetrieb), sollte selbstverständlich sein und selbstverständlich immer mit Filter. Gerade der M102 mit dem kleinen Ölfilter meldet sich sonst gerne mit fallendem Öldruck in Kurven im Fahrbetrieb.

Das Einstellen der Ventile gehört mindestens einmal im Jahr zum Pflichtprogramm. Kein W123 hat Hydrostößel. Nur der M102 ist durch einen Zylinderkopf- bzw. Motortausch mit Umbau diverser Anbauteile auf Hydrostößel umrüstbar, z.B. im Falle eines Motorschadens.

Winterbetrieb

Winterbetrieb ist natürlich grundsätzlich möglich. Winterreifen sind aufgrund der Reifengröße nicht besonders preiswert, aber durchaus in nennenswerter Auswahl zu bekommen. Aber auch noch das beste, rostfreie Fahrzeug wird nach wenigen Jahren an vielen Stellen aufblühen. Dies liegt fast ausschließlich an dem heute verwendeten Flüssig-Salz. Allein deshalb ist zu überlegen, ob man dem Oldtimer den Winterbetrieb überhaupt noch zumuten sollte. Neben einer großzügigen Konservierung kann man die Wagenheberaufnahmen noch mit Kappen verschließen. Mit etwas Wachs eingesetzt und die Löcher sind hübsch verschlossen. (4x Teilenummer A2018990008, ca. 4 €/St.)

Wo man gerade da unten ist, kann man auch gleich optisch mal den Zustand der Schweller kontrollieren. Bis Produktionstag 20.03.1982 ist die Farbe DB 7164 »tiefdunkelgrau« und danach ist die Farbe DB 7129 »galinitgrau«. Eine Dose im Bestand schadet nicht und man kann im Frühjahr direkt etwas nacharbeiten.

Für den Winterbetrieb gibt es noch ein altes Zubehör-Teil: die Kühler-Jalousie. Dies sieht nicht nur hübsch aus und bringt Passanten zum lächeln, sondern begrenzt auch wirksam die Kaltluftzufuhr des großen Kühlers im Winter. Was wiederum die Heizleistung verbessert und den Motor schneller warm werden lässt. Bei Autobahnbetrieb dran denken, die Jalousie vorher aufzuklappen oder regelmäßig auf das Thermometer zu schauen. Zuviel Wärme ist auch nicht immer gut.

Gegen das Anfrieren von Gummidichtungen reicht einfache Vaseline und gegen das Zufrieren von Schlössern hilft Graphit oder nicht harzendes Fett (wie z.B. Ballistol). Wenn es doch eingefroren ist, hilft es, den Türgriff kurz zwischen Daumen und Zeigefinger einzurahmen.

Schlüssel bestellen, statt abgenutzte Schlüssel nachmachen lassen

Irgendwann sehen die Schlüssel alle unansehnlich aus. Der Bart ist abgenutzt und der Schlüsselkopf glatt. Die heute noch bei MB bestellbaren Ersatz-Schlüsselköpfe passen leider teilweise nicht mehr auf die alten Rohlinge und scheiden damit zur optischen Wiederherstellung der Schlüssel aus. Zudem brechen sie bei täglicher Nutzung schnell aus.

Den Schlüssel beim Schlüsseldienst nachmachen zu lassen, ist ebenfalls keine gute Idee. Warum? Wenn man von einer abgenutzten Vorlage einen neuen Schlüssel abkopiert, kommt hinterher auch ein neuer, abgenutzter Schlüssel raus. Das frustriert Schlüsseldienst und Fahrzeughalter. Ein neuer Schlüssel kostet bei MB zwar im Vergleich viel, aber

1. sieht aus wie das Original und
2. passt dieser zur originalen Schließanlage.

Das geht natürlich nur, wenn dies noch die erste Schließanlage ist. Wenn man sich als Fahrzeugbesitzer outet (Brief, Personalausweis) wird der Schlüssel direkt im Werk bestellt. Die Kosten dürften bei rund 40€ (2016) für einen Schlüssel liegen. Es sind die Normalen und die Werkstattschlüssel bestellbar. Bei Letzteren geht der Kofferraum und – sofern abschließbar – der Deckel des Handschuhfaches nicht auf. Was es nicht mehr gibt, ist der Flachschlüssel für die Geldbörse. Da aber der bestellte Schlüssel mit dem normalen Ersatz-Schlüsselkopf bestückt ist, lässt sich dieser ganz leicht wieder demontieren.

Sicherheit

Es werde Licht...

Das Licht der H4-Scheinwerfer im W123 kann sich selbst im Vergleich zu aktuellen Fahrzeugen noch sehen lassen. Allerdings sollten dazu die Scheinwerfergläser und die Reflektoren sauber und in gutem Zustand sein. Bei Fahrzeugen mit hoher Laufleistung ist das oftmals nicht mehr so, daher lässt auch die Ausleuchtung der Straße zu wünschen übrig.

Die Scheinwerfer lassen sich zerlegen und reinigen. Dabei ist besondere Vorsicht bei den Reflektoren geboten. Diese werden am Besten unter fließendem, destilliertem Wasser abgespült und trockengeblasen. Mechanische Einwirkung, selbst mit weichen Tüchern, resultiert in Kratzern in der empfindlichen Spiegeloberfläche.

Damit die Scheinwerfer nach der feuchten Reinigung nicht beschlagen, werden am tiefsten Punkt kleine Löcher gebohrt. Für diese Löcher kann bei Mercedes ein Stopfen (A1269974081) bestellt werden. Damit kann Kondenswasser austreten, aber kein Wasser von außen eintreten. Gepaart mit einem neuen Satz legal verstärkter H4-Leuchtmittel ist das ein nicht zu unterschätzender Sicherheitsgewinn. Das originale Werkstatt-Informationssystem (WIS) hält die gewünschten Informationen bereit.

Andere Reifengrößen, 15" Reifen – bessere Fahrleistungen zum günstigeren Preis

Generell können Limousinen von 175R14 auf die breiten Felgen 195/70R14 von Coupé und Kombi umgestellt werden. Dafür gibt es von Mercedes-Benz Freigaben und eine Eintragung ist nicht erforderlich. Dies gilt ebenfalls für die originalen Alu-Felgen der Firma Fuchs. In der Szene auch Barock-Felgen genannt. Damit ist man aber immer noch mit 14" unterwegs.

Eine sinnvolle Umrüstung ist die auf 15". Die Felgen der S-Klasse W126 passen auch. Aber bitte die Felgen ohne Reifen kaufen, denn diese passen leider nicht und werden normalerweise nicht eingetragen (Abrollumfang falsch). Die korrekte Reifengröße ist 205/60, die S-Klasse hat 205/65. Vorteil der Umrüstung ist durch den niedrigeren Querschnitt ein etwas strafferes Fahrverhalten und mehr Sicherheit durch bessere Haftung. Guter Nebeneffekt ist die größere Auswahl an Reifen in dieser Größe, was sich wiederum auch angenehm im Preis niederschlägt. Die Umstellung ist zeitgenössisch (H-Kennzeichen), muss aber in die Papiere eingetragen werden.

Für Stahlfelgen braucht es Radkappen. Die originalen, seltenen und auch sehr teuren 15"-Radkappen passen leider nur auf die Stahlfelgen der Sonderaufbauten und Langversionen richtig gut. Bei der 126er Felge ist auf die richtigen Klammern für die Radkappen zu achten. Es gibt diese in zwei Versionen, sonst sieht man einen Spalt zwischen Felge und Radkappe, da die Befestigungs-

klammern im Felgenhorn anstehen. Wer mit den Kunststoffraddeckeln vom W126 leben kann, kann natürlich auch die montieren.

Barockfelgen in 15 Zoll sind auch eine Alternative. Als 15"-Version sind sie jedoch fast nie von der Firma »Fuchs«, sondern meist von anderen namhaften Felgenherstellern. Diese sind häufiger aufzutreiben, können aber auch nur mit passender ABE eingetragen werden. Bitte beim Kauf darauf achten, dass die ABE vorhanden ist.

Wisch, Wasch und weg.

Wischdüsen, so klein und unscheinbar, tragen ebenfalls zur Sicherheit bei. Da das alte Leitungsnetz auch ein Grund für zugesetzte Düsen ist, hat es sich bewährt, hier einen kleinen Filter zu installieren. Eine neue Scheibenwaschpumpe plus Dichtung kostet bei Mercedes ca. 28 Euro (Stand 2016) und ist im W202 immer noch die Gleiche wie im W123.

Die kleinen Wischerblätter für Fahrzeuge mit Scheinwerfer-Reinigung sind sehr teuer und nur komplett erhältlich. Da die Aufnahme für das Wischergummi identisch mit vielen normalen Scheibenwischern ist, kann man zum Preis von nicht mal der Hälfte eines (!) Wischerblattes ein ganzes Paar kaufen und die Gummis in die alten Wischer einziehen.

Noch ein paar Worte zum Fahrwerk

Bei einer ordentlichen Überholung der Vorderachse sollten alle Gummis gewechselt werden. Auch die, die auf den ersten Blick vielleicht noch gut aussehen. Das Alter setzt den Gummiteilen zu, fast unabhängig von der Fahrleistung. Bei Fahrzeugen mit Niveauregulierung schadet ein Wechsel der Flüssigkeit und des Hydraulikölfilters ebenfalls nicht. Auch sollte man sich die Mühe machen, mal einen Blick auf an der Hinterachse verbauten Teile zu werfen. Einen defekten Regler erkennt man in jeder Kurve, wenn einem das Heck

wegspringt oder wenn das Heck nach längerer oder auch weniger langer Standzeit nach unten absackt. Die Regler lassen sich mit Fachkenntnis und einem günstigen Reparatur-Satz (ca. 50€) auch überholen. Die Dämpfer selber sind sehr langlebig und gehen selten kaputt. Undichte Dämpfer können gegen dichte Gebrauchte getauscht werden. Defekte Speicherkugeln erkennt man am Hüpfen des Hecks während der Fahrt.

All dies sollte in Ordnung sein, bevor man das Lenkgetriebe als Verdächtigen ins Visier nimmt. Lenkgetriebe lassen sich nur begrenzt und mit viel Gefühl nachstellen. Man muß Erfahrung damit haben, sonst besteht die Gefahr eines plötzlichen, kompletten Lenkungsversagens. Ist es zu stark verschlissen hilft oft nur eine sehr teure Überholung. Dass ein Ölwechsel inkl. Filter der Servolenkung wahre Wunder beim besseren Geradeauslauf bewirken soll, ist ein alter Internetmythos. Schaden kann ein Ölwechsel aber ähnlich wie beim Getriebe auf keinen Fall.

Anker werfen und eine gute Figur machen...

Bremsen sind immer ein wichtiges Thema. Der W123 bremst gut und schnell. Zwar nicht wie ein modernes Fahrzeug, aber gut. Ein ordentliches Fahrwerk, gute Reifen und ein vorsichtiger Fuß helfen einem die Fuhre in der Spur zu halten und sicher zum Stehen zu bringen. Mit den Jahren verschleifen aber auch die Sättel (Kolben, Dichtungen). Die hinteren wegen Nicht-Benutzung und vorne wegen Abnutzung. Einmal alles überholt (neue Bremsenzangen, Schläuche, Scheiben und Klötze. Hauptbremszylinder kann bleiben.) bringt hier für mindestens 10 Jahre Ruhe und man tauscht nur den normalen Verschleiß. Das lohnt sich, wenn mal wieder der Wechsel von Scheiben und Klötzen fällig ist.

Umwelt

Entscheidend ist was hinten raus kommt: G-Kat, H-Kennzeichen – Was tun bei defektem Kat?

Im Zuge des H-Kennzeichens kommt immer wieder die Frage auf, ob der Kat entfernt werden sollte. Das sollte individuell und situationsbezogen für jedes Fahrzeug entschieden werden. Im Sinne der Umwelt sollte man bei einem alltäglich genutzten Fahrzeug die Abgasreinigung solange als möglich erhalten.



Reißende Abgaskrümmer beim M102

Die Krümmer bei den M102-Motoren 200 und 230E reißen gerne an der Unterseite im Bereich des dritten Zylinders. Aktuell (Anfang 2016) sind noch neue Abgaskrümmer lieferbar, alternativ kann man sich ein rissfreies Gebrauchtteil suchen. Einen bereits gerissenen Krümmer zu schweißen ist meist nur von kurzer Dauer. Es können nur Abgaskrümmer aus dem W123 verwendet werden, die Krümmer vom M102 aus dem W124/W201 sind anders. Ein gerissener Abgaskrümmer sorgt für schlechteren Motorlauf und höheren Verbrauch, wenn ein Kat verbaut ist, und damit natürlich für das Nichtbestehen der Abgasuntersuchung.

Betrieb

Die kleine Pflege zwischendurch

Mehrfach im Jahr sollten die Gelenke vom Gasgestänge mit Fett gangbar gehalten werden. Auch die Gelenke der Pedalerie im Innenraum freuen sich darüber. Alle Ablauflöcher sind zu kontrollieren, damit Wasser das Fahrzeug auf schnellstem Wege wieder verlassen kann.

Frostschutz - gutes für kalte und warme Tage

Bitte ganzjährig einfach einen selbst gemixten 50/50 Frostschutz (ca. -30°) fahren und davon im-

mer eine Flasche dabei haben. Frostschutz schützt nicht nur vor dem Einfrieren des Kühlwassers, sondern dient auch als Korrosionsschutz für das gesamte Kühlsystem. Reines Wasser sollte selbst im Sommer nur ein Notbehelf sein. Diese Frostschutzkonzentrate gibt es im gut sortierten Auto-Zubehör. Sie lassen sich auch zu 100% in den Kühler schütten. Nicht jedes Frostschutzmittel eignet sich für die alten Kühler, bitte entsprechend Mercedes-Benz-Betriebsstoffvorschrift 325.0 das Richtige auswählen. Glysantin G48 zum Beispiel wäre passend.

Sabbernde Deckel

Falls die Tank- oder Motoröldeckel undicht werden, die Metalldeckel nicht entsorgen. Mercedes verkauft als Ersatz nur noch Kunststoffdeckel zu je 8 Euro. Eine Ersatzdichtung für die Metalldeckel kann selbst angefertigt werden mit den Maßen AD60mm x ID40mm x Dicke 3mm. Ersatzdichtungen gibt es jedoch auch noch am Teiletresen.

Kraftstoff (Benzin)

Muss ich bei meinem Benziner Blei-Ersatz fahren? Grundsätzlich Nein.

E10 – Kann das gehen?

Nein, der W123 hat keine Freigabe für E10-Kraftstoff.

Diesel im Winter oder Winter-Diesel?

Normalerweise ist Winterdiesel ausreichend frostfest. Wenn man sich nicht sicher ist, kann man in Ausnahmefällen Benzinanteile laut Handbuch hinzufügen. Wenn ein Diesel wirklich durch Kälte versulzt, hilft nur eine warme Halle zum auftauen. Das ausgefallene Paraffin im Diesel löst sich erst wieder bei einer ca 10°C höheren Temperatur als es entstanden ist wieder auf.

Dunkelheit im Cockpit

Bei spontaner Dunkelheit im Cockpit ist fast immer der Dimmer für die Innenraumbeleuchtung schuld. Manchmal hat man Glück, das man ihn – sofern es während der Fahrt passiert – durch Drehen und Klopfen wieder reanimieren kann. Klingt komisch, ist aber so. Wenn das nicht klappt, hilft nur ein Austausch oder die Reparatur (Lötbrücke auf volle Stufe). Es ist wahrscheinlich der Stuttgarter Perfektion geschuldet, das man den Zustand zwischen Dunkel und Halbdunkel auch noch dimmen können muss. Wenn das Cockpit ausgebaut ist, empfiehlt es sich, direkt einfach mal alle kleinen Birnen zu wechseln oder gegen LED-Leuchtmittel zu wechseln. Die Alten sind oft über die Jahre einfach nachgedunkelt.

Komfort

Da muss Musik rein

Ein originales Radio ist zwar im W123 schön anzusehen, aber weiter kommt man damit leider nur in den seltensten Fällen. Die Radio-Skala ist zu kurz und man kann nicht alle Sender empfangen. Ein Radio mit Kassette wäre schon mal ein guter Anfang, wenn der Vorbesitzer es denn bestellt hätte. Mittlerweile hat sich hier einiges getan und man möchte vielleicht auch nicht mehr mit einer Kassette und/oder nur mit Radio unterwegs sein. Als W123-Bestzer hat man das große Glück, noch ein Radio im DIN-Format zu haben und kann so sehr einfach nur zum Laden fahren und auswählen. Es gibt hier auch Geräte, die mit Stil in einen Oldtimer passen, ohne wie ein Fremdkörper zu wirken. Zum Anschluss gibt es fertige Adapter-Sätze zum Umbau auf den ISO-Anschluss der neueren Radios. Es wird allerdings nur wenige Wochen dauern, dann ist von einem der vorderen Lautsprecher ein regelmäßiges Schnarren zu hören und stört den gepflegten Musik-Genuss. Wenn das passiert, hat sich eine der Papiermembranen der über dreißig



Immer wieder staunen Neuwagenfahrer auf Supermarkt- und Baumarkt-Parkplätzen, was ein T-Modell so schlucken kann.



Kreative MP3-Lösung im W123.

Jahre alten Lautsprecher verabschiedet. Hier hilft nur Ersatz in Form von einem Satz neuer 10er Lautsprecher. Und jetzt geht der Spaß los, denn 10er Lautsprecher sind nicht gleich 10er Lautsprecher. Die meisten haben zusätzliche Hochtöner verbaut und damit passt der Lautsprecher nicht mehr unter die Abdeckung. Lasst Euch am besten im Fachhandel beraten, dort habt ihr dann auch die richtigen Lautsprecher passend zu Eurem Radio. Sollte das Fahrzeug auch noch einen Überblendregler haben, wird man Euch – hoffentlich – empfehlen, diesen zu umgehen oder auf die hinteren Lautsprecher zu verzichten. Dies ist richtig, aber eine Beschreibung für den Grund würde den Rahmen dieses Textes endgültig sprengen. In diesem thematischen Zusammenhang kommt auch das nächste Thema ins Spiel.

Freisprecheinrichtung nachrüsten

Beim Radio lohnt es sich auch das Thema Freisprecheinrichtung noch mal anzusehen, wenn nicht bereits ein Radio mit integrierter Freisprecheinrichtung verwendet wird oder man einen Knopf im Ohr trägt. Von der Firma Parrot zum Beispiel gibt es Anlagen, die zwischen das Radio und den Lautsprechern per Kabelbaum geschaltet werden und sich in den W123 einbauen lassen, ohne Substanz zu zerstören. Sie reagieren auf Sprache und bringen Eure Musik vom Handy auch auf das Radio.

Bequemer sitzen...

Das gute alte Federkerngestühl des W123 war immer schon ein Grund für lange Stammtischabende. Wie aufpolstern? Passen die Taxi-Klötze in meinen Federkern? Was sind Taxi-Klötze? Einen durchgesessenen Sitz muss sich heute niemand mehr zumuten. Es gibt bzw. gab eine gute Handvoll verschiedener Federkerne für den W123. Der normale, der verstärkte, der doppelt verstärkte, der



Selbst MB-Tex hält nicht ewig.

niedrige und die Varianten für das Coupé. Federkerne vom Coupé haben unten einen zusätzlichen Halter für ein Element der Unterdruckanlage. Hier wird die Lehne während der Fahrt verriegelt. Der Niedrige ist super selten und kommt auch direkt mit einer eigenen, natürlich längeren Lehne daher. Die verstärkten Federkerne haben ein oder mehrere zusätzliche Federelemente. In dieses können zusätzlich noch die sogenannten Taxi-Klötze eingeschoben werden. Dies sind runde Schaumstoff-Einsätze, die an der vorderen Kante die Sitzfläche zusätzlich stützen.

Zwischen Federkern und Bezug liegt noch eine Matte aus Kokosfasern. Oft ist diese auch platt gesessen und ruft nach Erneuerung – hier gibt es leider nur noch eine Ausführung vom W126 am Teiletresen, die beim W123 nur bedingt passt. Es fehlt eine Aussparung, damit die Bezüge identisch montiert werden können. Gebrochene Federn kann man üblicherweise nicht reparieren und der Federkern muss ausgetauscht werden.

Wer sich richtig was Gutes gönnen will, lässt sich z.B. bei der Fa. PFK Federkern Manufaktur (www.oldtimersitz-restauration.de) einen Federkern anfertigen. Klingt teuer, ist es aber nicht. Sehr gesund sind ebenfalls ein »paar Lämmer« - Lammfelle – für die Vordersitze. Kühl im Sommer und kuschelig warm im Winter. Waschbar, wenn es nötig ist. Und der empfindliche Lehnensbezug wird geschont. Auch hier lohnt es sich, auf Qualität zu setzen. Eine Empfehlung ist hier z.B. Firma Reissner (www.reissner-lammfelle.de). Das Lehnengestell geht nur sehr selten kaputt. Kommt aber auch vor.

Kühlung im Sommer

Eine Klimaanlage ist eine feine Sache, wenn der Wagen eine hat. Hat er keine, muss man entweder schwitzen, mit offenen Fenstern fahren, oder sich an neue Lüftungstechniken mit Windabweisern

aus dem Zubehör gewöhnen. Eine Nachrüstung der Klimaanlage ist nicht einfach und sollte individuell abgeklärt werden.

Fazit

Das Bewegen eines W123 als Alltagsoldtimer ist eine Geschichte, die nichts von ihrer Faszination eingebüßt hat. Diese Zusammenfassung soll die Augen öffnen, dass die Welt sich in den letzten 30 Jahren massiv geändert hat. Der Betrieb eines Alltagsoldtimers stellt eine Herausforderung dar und da macht der W123 mittlerweile keine Ausnahme mehr. Unterhalts- und Erhaltungskosten sind – sofern man die Arbeiten nicht selbst macht – erheblich. Auch wenn man dagegen hält, dass man wenig bis keinen Wertverlust hat.

Wenn man der Versuchung Alltagsoldtimer trotzdem nicht widerstehen kann, ist ein 230E/TE/TE (M102) als Benziner die erste Wahl. Er ist genügend was den Benzinverbrauch angeht und mit den Fahrleistungen lässt sich sehr gut mit dem heutigen Verkehr mithalten. Auch die kleinere Vergaser-Version des M102 – der 200/200T – ist für den Alltagsbetrieb zu empfehlen. Der Verbrauch ist etwas niedriger oder gleich, die Fahrleistungen stehen dem 230E wenig nach. Als Diesel ist der 240D ein guter Kompromiss von der Leistung her, da die 300D's quasi ausgestorben sind. Die Turbodiesel sind zwar von den Fahrleistungen auf dem Papier faszinierend, stehen am Markt aber nicht in nennenswerten Stückzahlen zur Verfügung.

Man könnte nach dieser Lektüre nun meinen, der W123 sei der absolute Horror und im Alltag aufgrund der anfallenden Probleme nur mit erheblicher Leidensfähigkeit zu ertragen. In der Regel ist das Gegenteil der Fall und man kann seinen W123 genießen. Mit den vorgenannten Punkten soll vielmehr dem geeigneten Interessenten dargelegt werden, dass wir es beim W123 mittlerweile mit einem waschechten Oldtimer zu tun haben, der nicht in allen Belangen mit einem Fahrzeug neuerer Produktion verglichen werden kann.



Karosserie-Check

Bei der Inspektion der Karosserie sollte auch auf etwaige Unfallschäden und die Qualität deren Instandsetzung geachtet werden. Falten in Blechteilen, Knicke und ähnliche Unregelmäßigkeiten deuten auf vorangegangene Unfallschäden hin. An den Längsträgern kann man nicht fachgerecht reparierte Unfallschäden gut erkennen, wenn Knicke und Unregelmäßigkeiten erkennbar sind.

Schiebedachbereich

Die Abflusslöcher in der inneren Rinne sollten immer frei von Verunreinigungen sein und die Wasserablaufschräuche dürfen nicht porös sein. Sind diese Schläuche porös, so kann das Wasser in die Karosseriehohlräume und in den Fußraum gelangen. Dadurch wird Korrosion gefördert, die sich nur schwer beseitigen lässt. Der Schiebedachrand neigt ebenfalls häufig zum Rosten, da er in den seltensten Fällen in die Fahrzeugpflege einbezogen wurde. Es gibt rechts und links je zwei Wasserablaufschräuche, einen an der A-Säule und einen an der C-Säule (beim T-Modell an der D-Säule).

Sind außen am Schiebedach bereits Bläschen erkennbar, muss zur Beseitigung das gesamte Schiebedach ausgebaut werden und die Innenseiten entsprechend entrostet werden.

Türen

Die Fahrzeuge aus dem ersten Baujahr haben an der Türunterkante noch nicht die breite Gummileiste und keinen Gummiwulst am Schweller. Dadurch kann Steinschlag direkt auf die Türunterkanten geschleudert werden und die Korrosion findet ihren Anfang. Trotz dieser Abdichtung sind auch alle späteren Fahrzeuge nicht vom Türunterkantenrost verschont geblieben. Ein genauer Blick auf den gesamten Unterkantenbereich ist bei allen Türen ratsam.

Türfangband

Auf die Türfangbänder sollte ein Augemerke beim Öffnen der Tür geworfen werden. Geht die Tür schwer auf, bzw. nur mit knarrenden Geräuschen, so kann das betroffene Türfangband kaputt sein. Die Türfangbänder sind mittlerweile zum Teil – je nach Baureihe – nicht mehr lieferbar.

C-Säule Coupé

Die C-Säule sollte bei den Coupé-Modellen in Augenschein genommen werden. Am Übergangsbereich von der C-Säule zum hinteren Kotflügel können verstopfte Entlüftungen und dadurch gestaute Feuchtigkeit von der Innenseite den Rostbefall vorantreiben. Sichtbar wird es erst, wenn der Lack Blasen wirft. Eine weitere Ursache kann der vergammelte Wasserablaufschräuch vom Schiebedach sein.

Hecktüre T-Modell

Die Gasdruckdämpfer, die die Hecktür aufhalten, sind im Laufe der Zeit erschlafft und sollten getauscht werden. Kostenpunkt für die Ersatzteile ca. 100 Euro, der Einbau ist etwas fummelig.

Hinterachse

Eine typische Schwachstelle von allen W 123 Fahrzeugen sind die Schräglenker der Hinterachse. Diese rosten gerne in dem Bereich, in dem die Hinterachsfeder steht. Ein solcher Schaden ist sehr schwer zu erkennen, am Besten durch ertasten zu prüfen.

Chromteile

Der W 123 hat noch etliche Chromteile montiert. Es sind Metallteile, die verchromt wurden und daher kann es auch von der Innenseite zur Zerstörung der schönen Teile kommen. Mittlerweile werden gute rostfreie Teile bei den Autoteilehändlern rar und Originale Ersatzteile werden immer teurer.

Karosseriedichtungen

Alle Dichtungen sollten in Ordnung sein. Sind die Fensterdichtungen der Front- oder Heckscheibe eingerissen, kann Wasser eindringen und Korrosion ist die Folge.

Die Kofferraumdichtung wie auch die Heckleuchtdichtungen sollten in Ordnung sein, damit kein Wasser in die Seitenmulden des Gepäckabteils gelangen kann. Die Abflußstopfen in den Seitenmulden müssen ab und zu gereinigt werden, damit evt. auftretendes Wasser abfließen kann – dazu die Verkleidungen herausnehmen.

Technik-Check

Grundsätzlich sollte auf den allgemeinen Pflegezustand und auf ein regelmäßig gewartetes Fahrzeug geachtet werden. Oftmals angebotene Fahrzeuge sind Coupés und Limousinen mit einem Vierzylinder-Benzinmotor bzw. Dieselmotor unter der Motorhaube. So ein Fahrzeug lohnt zumeist eine Besichtigung. Diese Autos werden in der Regel wenig gefahren und sind oft in einem makellos gewarteten und gepflegten Zustand. Aber Vorsicht: auch bei einem wenig gelaufenen »Rentnerfahrzeug« kann man auf die Nase fallen, wenn die Wartung nicht regelmäßig erfolgte und sich damit Schäden aufgrund zu langer Standzeiten zeigen.

Besonderes Augenmerk gilt den immer wieder auftauchenden »Neuwagen« – Autos, die in jungfräulichem, also ungefahrenem, Zustand vom Neukäufer »für später« eingelagert werden: Durch die Nichtbenutzung gibt es zwar keinen Verschleiß, aber Dichtungen, Laufflächen von mechanischen Bauteilen sowie Gummiteile können trotzdem durch das Stehen ohne fachgerechte Konservierung oder schlicht durch das Alter Schäden aufweisen. Zu alledem kommt, dass – wenn der Wagen nicht zur Zeit der Auslieferung einmal zugelassen wurde – man ihn nicht mehr zugelassen bekommt. Denn Fahrzeuge, die zum ersten Mal zugelassen werden, müssen die zum Zeitpunkt der Erstzulassung geltenden Sicherheits- und Abgasvorschriften einhalten.

Die Zeit läuft, und der W 123 wird so langsam rar auf unseren Straßen, genauso wie einst andere Massenfahrzeuge heute in unserem Straßenbild verschwunden sind. Denken Sie an die Fahrzeuge wie den VW Käfer, den Citroen 2CV (Ente), den Renault R4 oder aber auch an die direkten Konkurrenten des W123 wie den AUDI 100 Modell C2, den Ford Granada, den Opel Rekord oder die ersten beiden Generationen des 5-er BMW. Diese Liste ließe sich noch beliebig lange fortsetzen.

Die mechanischen Komponenten des W123 gelten als sehr robust. Dennoch sollte ein kritischer Blick auf die Technik geworfen werden. Schließlich ist diese über 30 Jahre alt und die Fahrzeuge haben meistens eine Laufleistung, mit der ein moderner Wagen längst an den Leasinggeber zurückgeht.

Ölschlammbildung beim M102 Motor

Besonderes Augenmerk haben sie bitte bei Fahrzeugen mit dem M102 Motor. Diese neigen bei nicht eingehaltenen Ölwechselintervallen zur Schwarzschlammbildung. Durch die Ölschlammbildung können sich die kleinen Ölkanäle im Motor verstopfen, speziell die im Ölrohr, was die Nockenwelle versorgt. Motorschäden sind die Folge. Ein Blick unter den Öldeckel gibt hier zum Teil Aufschluss. Besser wäre, den Ventildeckel abzunehmen.

Nockenwelle

Beim Fahrzeugen mit dem Motor M 102 gibt es zum Teil Nockenwellenprobleme. Dies kann mit der Laufleistung und eventuell mangelnder Pflege (Ölwechsel) zusammenhängen, oder aber mit einer teilweise verbauten Serie von Nockenwellen, die recht verschleißanfällig waren. In beiden Fällen ist der Austausch unumgänglich.

Steuerkette

Die Steuerketten – speziell bei Fahrzeugen mit M102 – sollten überprüft werden, da diese sich wegen der hohen Zugkräfte mit der Zeit längen, und es so zu einem Überspringen am Nockenwellenrad kommen kann.

Wenn der Kettenspanner nicht mehr genügend Spannkraft erzeugt, kann die Steuerkette reißen. Beide Schadensfälle führen dann zu einem Motorschaden.

Auspuffkrümmer

Bei den M102 Motoren, besonders beim 230 E, reißen gern die Auspuffkrümmer ein. Dies hört man bei laufendem, kaltem Motor und bei geöffneter Motorhaube oftmals an einem leisen Tickern aus dem Krümmerbereich. Man kann die Risse, die

sich in der Regel an der Unterseite des Krümmers am dritten Zylinder befinden, auch gut mit einem Spiegel erkennen. Der Austausch mit einem Neuteil ist aktuell (Anfang 2016) noch möglich, Kosten für den Krümmer bei Mercedes rund 400€. Reparaturgeschweißte Krümmer halten meist nicht allzu lange.

Thermoschalter M102

Der Thermoschalter beim Vierzylinder M102 Motor ist öfters defekt. Dies macht sich an einer zu hohen Wassertemperatur bemerkbar. Durch den defekten Thermoschalter wird der Lüfterflügel nicht mittels der Magnetkupplung zugeschaltet. Sollte die Temperaturanzeige ständig speziell bei langsamer Fahrt oder im Stand auf sehr hohe Werte steigen, sollte dieser Schalter getauscht werden. Wird der Thermoschalter nicht getauscht, kann es zu einem kapitalen Motorschaden durch Überhitzung kommen.

Magnetkupplung Lüfterrad

Beim M102 Motor (200, 230 E) wurde am Lüfter eine Magnetkupplung eingebaut. Diese hat die Aufgabe, den Lüfter erst bei einer bestimmten Temperatur einzuschalten, und schaltet sich, wenn das Kühlwasser wieder eine festgelegte niedrigere Temperatur erreicht hat, wieder aus. Bei älteren Modellen mit hoher Laufleistung kann diese Magnetkupplung versagen, so dass das Kühlwasser zu heiß werden kann. Die Folge sind Zylinderkopfschäden.

M110 Motor

Die beiden Doppelnockenwellen-Motoren mit 2,8 Liter Hubraum neigen zum leichten Ölaustritt an der Verbindung zwischen dem Nockenwellengehäuse und dem Kurbelgehäuse. Dagegen kann

man nichts unternehmen, da dieser Schönheitsfehler konstruktiv bedingt ist. Wenn sich an der Stelle eine mehr oder weniger professionell ausgeführte Dichtmasse-Raupe befindet, kann es sich dabei durchaus um eine nach dem offiziellen Reparaturleitfaden von Mercedes Benz ausgeführte Reparatur oder zumindest den Versuch davon handeln.

Warmlaufregler

Warmlaufreglerdefekte können bei allen Einspritzerfahrzeugen auftreten. Folge ist ein schlechteres Anspringen und ein schlechter Motorlauf bei kaltem Motor.

Bei schlechtem Kaltstartverhalten kann jedoch auch der Zusatzluftschieber verdreht oder im schlimmsten Fall kaputt sein und sollte dann gereinigt oder getauscht werden.

Kurbelwellensimmerring

Bei der Sichtprüfung des Motors sollte der Blick vorne auf den Kurbelwellen-Dichtring gerichtet werden. Ist am Motorblock verstärkter Ölaustritt festzustellen, ist mit einem defekten Simmerring zu rechnen. Dieses recht preiswerte Ersatzteil ist nur mit hohem Kostenaufwand zu wechseln.

Kraftstoffpumpenrelais

Bei Fahrzeugen mit Einspritzmotoren 230 E und 280 E kann es zu Defekten an den Kraftstoffpumpenrelais kommen, dann springen die Motoren nicht mehr an, man hört keine Laufgeräusche der elektrischen Kraftstoffpumpe. Grund hierfür sind gebrochene Lötstellen auf der Relaisplatine. Diese lassen sich nachlöten und das Kraftstoffpumpenrelais dadurch instand setzen. Die Anleitung dafür wie auch für ein einfaches Überbrückungskabel, mit dem sich das Relais überbrücken und man zumindest noch die Fahrt beenden kann, finden Sie in der Database im W123-Forum.

Vergaser

Die Vergaser sind bei hohen Kilometerleistungen meistens ausgeschlagen. Dies führt zu einer schlechten Gasannahme bzw. zum Verschlucken beim starken Beschleunigen. Eine Vergaserüberholung ist recht kostspielig.

Etwas anfälliger ist der Doppelregistervergaser Solex 4A1 (im 250/280). Es gibt Reparatursätze, deren Einbau in der Fachwerkstatt recht kostspielig ist (ca. 550 bis 850 Euro)



M102-Motor (200er Vergaser)



M110-Motor (280er Einspritzer) mit Niveaupumpe links

Die 4-Zylinder-Vergaser sind überwiegend unauffällig und haben eine Schwimmerkammer mit verschiedenfarbiger Zentralschraube. Je nach Farbe (z.B. gelb, rot, grün) muß ein entsprechendes Öl (Motoröl, Getriebeöl,...) in gewissen Abständen eingefüllt werden, sonst ruckelt der Motor.

Außerdem gibt es im Luftfiltergehäuse eine Bimetall-gesteuerte Luftumschaltung, welche manchmal Startprobleme verursacht.

Wasserpumpe Motor M115 / M110 / Diesel

Die Wasserpumpe bei diesen Motoren macht durch gelegentliche Undichtigkeiten auf sich aufmerksam.

Dieseleinstellung

Die Dieselmotoren sind recht robust und erreichen oft hohe Kilometerstände. <200.000 km kommt inzwischen kaum noch vor. Bei unrundem Lauf, Startproblemen, Leistungsmangel und starker Rußbildung liegt es oftmals nur an mangelnder Wartung.

Alle Gummischläuche des Kraftstoffsystems sollten beim Kauf erneuert werden, da das Gummi schleichend nachgibt und oft für sporadischen Leistungsmangel und Startprobleme verantwortlich ist. Ein schneller Indikator ist die Luftblase im durchsichtigen Kraftstoffvorfilter. Ist die Luftblase darin größer als 5 bis 10 mm, liegt oft schon ein Problem vor. Die durchsichtigen Schläuche sind dagegen recht haltbar. Die Kosten hierfür betragen etwa 50 Euro.

Empfehlenswert ist es außerdem, die Handpumpe pauschal zu erneuern, sie kann ohne Vorankündigung ausfallen und man bleibt wegen (nicht sichtbarer) Luft im Kraftstoffsystem liegen. Eine stabile und für alle W123 Dieselmotoren passende Pumpe hat der Bosch-Service im Angebot. Teilenummer 2 447 010 020, Preis rund 16 Euro.

Hauptursachen für weitere Probleme sind meist verstelltes Ventilspiel (alle 10- bis 20.000 km einzustellen), Defekte der Glühanlage, verschlissene Einspritzdüsen oder verspäteter Förderbeginn der Einspritzpumpe durch Steuerkettenlängung.

Alles ist einstellbar, da der Motor komplett mechanisch ist, somit ist eher ein kundiger Mechaniker und weniger ein passendes Ersatzteil nötig.

Bei den Saugdieselmotoren bei einer Berücksichtigung auf den Schlauch achten der vom Luftfiltergehäuse zur Unterdruckpumpe geht. Ist die-

ser ölig und schwarz an der Innenseite, sollte schleunigst die Unterdruckpumpe erneuert/überholt werden. Durch diesen Schlauch kann Motoröl angesaugt werden, welches verbrennt und den Motor unkontrolliert überdrehen lässt bis zur Selbsterstörung! (Youtube: »Diesel run away«)

Für den »Sonderfall« Turbodiesel gilt das oben schon Erwähnte in gleichem Maße. Durch vernachlässigte Einstellungen befinden sich viele Turbodiesel eher auf dem Leistungsniveau eines Saugdiesels und wirken sehr lahm.

Ein wenig bekannter Unterschied: Die US-Versionen der OM617A-Motoren hatten ab Werk reduzierte 115 PS und 230 Nm. Nur bei der europäischen Version kommt man in den vollen Genuß der 125 PS / 250 Nm.

Fahrwerk- , Antriebs- und Bremsen-Check

Fußfeststellbremse

Die Fußfeststellbremse ist ein Mangelpunkt, der sich wie ein roter Faden durch alle Typen und auch durch andere Baureihen zieht. Da viele Fahrzeuge mit Automatikgetriebe ausgeliefert wurden, wurde die Fußfeststellbremse selten benutzt. Der TÜV bemängelt regelmäßig die einseitig ziehenden Feststellbremsen.

Lenkgetriebe

Die meisten Fahrzeuge, die heute auf dem Markt angeboten werden, haben eine Servolenkung. Von Februar 1976 bis September 1982 musste für die Servolenkung Aufpreis bezahlt werden. Alle 280er, 300D/TD/TDT sowie die Coupé-Modelle hatten immer Servolenkung serienmäßig, ab August 1978 bekamen auch die Modelle 250 und 250T dieses Extra serienmäßig mit auf den Weg.

Ausgeschlagene Lenkgetriebe sind ein häufiger Kritikpunkt bei den schweren Fahrzeugen. Man kann das Spiel im Stand bei laufendem Motor prüfen, in dem man in Geradeausstellung vorsichtig am Lenkrad dreht und beobachtet, wann sich die Vorderräder bewegen. Ein Spiel von etwa zwei Fingerbreiten, am Lenkradkranz gemessen, ist üblich. Ein Nachstellen des Lenkungsspiels sollte nur die Fachwerkstatt vornehmen. Sollte dies nicht möglich sein, so muss das Lenkgetriebe getauscht bzw. überholt werden.

Stoßdämpfer

Die Stoßdämpfer sind ein Verschleißteil. Dennoch sollten bei der Begutachtung eines Fahrzeuges diese in Augenschein genommen werden. Sind Ölsuren zu erkennen, ist ein Austausch fällig. Defekte Stoßdämpfer wirken sich nachteilig auf das Fahrverhalten aus.

Gelenkwelle

Sollte bei der Fahrt sich ein wummerndes Geräusch in der Fahrzeugmitte bemerkbar machen, kann das von der Kardanwelle kommen. Erste Verdächtige sind die Hardyscheiben, welche als dämpfende und ausgleichende Bauteile zwischen Getriebe bzw. Hinterachsdifferential und der Gelenkwelle verbaut sind. Der zweite Verdächtige ist das Gelenkwellen-Mittellager, ein Kugellager, was in einem Gummi-Schwingungsdämpfer eingefasst ist. Ferner kann das Kreuzgelenk, die Zentrierhülsen und die Schiebeverzahnung der Gelenkwelle ausgeschlagen sein. Eine komplette Überholung der Gelenkwelle im Fachbetrieb mit allen Teilen liegt ohne Aus- und Einbau bei etwa 600 bis 700 €.

Automatikgetriebe

Bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe sollte auf eine einwandfreie Schaltfunktion im Fahrbetrieb geachtet werden. Schalten die Gänge sehr langsam bzw. »schleifen« sie rein, dann können die Bremsbänder verschlissen sein. Die Überholung der Automatikgetriebe ist sehr teuer. In der Regel halten die Automatikgetriebe aber 250.000 bis 300.000 Kilometer. Mit zunehmenden Alter neigen die Automatikgetriebe zum undicht werden, was oft an der Ölwannendichtung, oder an der Peilstabrohrdichtung liegt.

Bremsanlage

Geprüft werden sollte im Interesse der eigenen Sicherheit der Zustand und das Alter der Bremsflüssigkeit. Bei dieser Gelegenheit sollten die Bremschläuche an allen vier Rädern auf sichtbare Beschädigungen überprüft werden. Im Alter neigen diese Schläuche zudem zum Aufquellen nach innen. Ist dies der Fall, kann der Bremsdruck beim Loslassen den Bremspedals nicht mehr vollständig entweichen, die Bremsbeläge reiben dauerhaft an den Bremscheiben und die Bremse wird heiss.

Zur Sicherheit sollten die Schläuche auf Grund des hohen Alters samt der Bremsflüssigkeit gewechselt werden.

Niveauregulierung

Ist die Niveauregulierung defekt, kann man dies an einem länger abgestellten Fahrzeug leicht erkennen. Das Fahrzeug hängt hinten nach unten, obwohl es nicht beladen ist. Ursache kann fehlende Flüssigkeit oder eine Undichtigkeit im System sein. Eine weitere Ursache kann ein Defekt an der Niveaupumpe sein.

Alle T-Modelle sind serienmäßig mit einer Niveauregulierung ausgestattet.

Querlenker

Ein Blick sollte auf die Gummilagerstellen der Querlenker unter dem Fahrzeug geworfen werden. Die Gummilagerungen verspröden und werden können hart werden. Die Querlenker sollten keinerlei Verformungen aufweisen.

Interieur-Check

Innenraum

Im Innenraum sollte auf einige Details geachtet werden. Die Holzzierstäbe neigen dazu, sich zu verformen. Besonders tritt dies beim Handschuhkastendeckel in Erscheinung. Die Holzblenden in der Mittelkonsole neigt zu Rissen im Klarlack und das Holz reißt ein.

Armaturenbretter neigen zu Rissen an der Oberfläche, besonders betroffen sind blaue und braune Armaturenbretter. Ersatz ist schwer zu bekommen und ein Austausch des gesamten Armaturenbrettes ist recht zeitintensiv und dadurch recht kostspielig.

Grundsätzlich sind Innenausstattungsteile in gutem Zustand schwer zu finden. Somit ist es von Vorteil, wenn keine Beschädigungen oder Löcher von nachträglichen Einbauten wie Handyhaltern, Lautsprechern, etc. vorhanden sind.

Sitze

Die Sitze sind im Alter oft durchgesessen, oder der Federkern ist gebrochen. Einen neuen Federkern einzubauen ist möglich, verschiedene Sattler bieten zudem optimierte Federkerne für ältere Mercedes-Baureihen an.

Sitzbezüge, Sitzbezugsstoffe sind nicht mehr bei Mercedes erhältlich, teilweise bei spezialisierten Händlern wie z.B. Steenbuck.

Stoffpolsterungen der dritten Serie und besonders die Velourspolster verschleifen gerne an den Sitzflanken. Die Stoffpolsterungen der ersten und zweiten Serie mit den Kunstlederwangen sind hier etwas unempfindlicher. Lederpolster reißen bei nicht regelmäßiger Pflege mit Lederfett ein.

Sonstiges

Klimaanlage

Die Klimaanlage sollte einwandfrei funktionieren. Oft ist der Klimakompressor defekt, oder es fehlt das Kühlmittel. Die Anlage bei dieser Baureihe könnte eventuell noch mit dem heute verbotenen FCKW-haltigen Mittel befüllt sein. Dann muss die Anlage auf das FCKW-freie Mittel umgebaut werden, was sehr kostenintensiv ist, da die Dichtungen etc. getauscht werden müssen. Sollten Arbeiten an der Klimaanlage vorgenommen werden, dann sollte der Trockner ebenfalls mit gewechselt werden.

Tempomat

Der Tempomat konnte nur in Verbindung mit dem Automatik-Getriebe geordert werden. Häufig funktioniert dieser heute nicht mehr zuverlässig. Die Ursache ist in den meisten Fällen im Steuergerät zu suchen. Gebrauchte Steuergeräte, die funktionsfähig sind, sind schwer aufzutreiben. Es gibt mittlerweile jedoch Fachbetriebe, die sich auf die Instandsetzung spezialisiert haben.

Zentralverriegelung

Bei der Funktionsüberprüfung der einzelnen Sonderausstattungspositionen sollte ein Augenmerk auf die Funktion gelegt werden. Häufig streiken die Unterdrucksysteme der Zentralverriegelung. Die Türen und Kofferraumdeckel lassen sich dann nur manuell öffnen.

Scheinwerfer

Die Scheinwerferdichtungen werden im Alter porös, so dass Feuchtigkeit in den Scheinwerfer eindringen kann und die Reflektoren korrodieren. Dies ist an den matten Reflektoren bei den Frontscheinwerfern zu erkennen. Die Scheinwerfer können zerlegt werden, um die Dichtung und Reflektoren auszutauschen.



Exoten

Rechtslenker

Rechtslenker sind witzig und wenn man sich darauf einrichtet kann man damit auch in einem Linkstenker-Land gut überleben. Überholen ohne Beifahrer lässt man einfach und Parkhäuser-Automaten kann mit einem Hilfsmittel auch ohne Beifahrer und aussteigen bedienen. Die Leute winken einem freundlich zu und erfreuen einen mit einem Lächeln. Aus der Nähe zum vereinigten Königreich könnte sich für den 123-Fan ein spontaner Drang zu einem Kurzurlaub ergeben.

Rechtslenker sind wie alle anderen Exportversionen zumeist recht gut ausgestattet. Ein Kauf kann sich lohnen, wenn man Ersatzteile benötigt. Aus diesen Fahrzeugen lassen sich z. B. die Innenausstattungen ohne das Armaturenbrett übernehmen. Die angeschraubten Karosserieteile sind identisch zu deutschen Fahrzeugen. Der reine Basismotor und das Getriebe passen ebenfalls. Vorsicht ist bei spezifischen Teilen wie z.B. der Lenkung geboten, hier lässt sich in der Regel nichts in ein linksgelenktes Fahrzeug übernehmen.

Aber auch hier gilt – analog zu den US-Exporten – dass man sehr genau hinsehen muss. Die englische Pflegementalität unterscheidet sich ebenfalls sehr stark von der unsrigen und die Preise für gute Fahrzeuge sind nicht nur wegen des schlechter gewordenen Wechselkurses spürbar angestiegen. In Großbritannien gibt es eine überaus rege W123-Fangemeinde, mit der man eventuell Kontakt für gute Autos suchen sollte.

Ansonsten gilt die Kaufberatung – in einigen Fällen spiegelverkehrt gelesen – auch hier.



Rechtslenker

US-Importe

Die Idee ein rostfreies Auto aus einem sonnigen Staat zu importieren ist generell eine gute Idee. Karosseriearbeiten sind aufwendig und teuer. Oft passt auch der Dollarkurs und man könnte dieser Versuchung erliegen. So ein US-Mobil hat noch viele andere Vorzüge, die bei deutschen Auto's sehr selten anzutreffen sind. Die Ausstattungsliste wurde fast immer vollständig angekreuzt. Die übliche Garnitur sind Schiebedach, Klima-Automatik, 4-fach Fensterheber, Automatik-Getriebe, volles Holz, Colorglas und viele weitere Annehmlichkeiten, die einem das Leben versüßen können. Auch Leder. Leder? Nein, der Amerikaner nimmt gerne Leder von der »Vinyl-Kuh«. Unter Fachleuten auch gerne MB-Tex oder Taxi-Leder genannt. Das ist deutlich haltbarer und pflegeleichter als Leder. Eigentlich kann man das sehr gut an der Anzahl der Pfeifen (das sind die abgenähten Bereiche der Sitzfläche) - unterscheiden. 5 breite sind MB-Tex und 6 schmalere sind eben Leder. Außer beim Coupé. Dort hat MB-Tex auch 6 Pfeifen. Dafür ist der Sitz klappbar, aber das ist eine andere Geschichte. Echte Ledersitze haben auf der Rückseite der Kopfstütze auch noch eine zusätzliche Naht. Dadurch kann man es endgültig unterscheiden. Als Ausstattung bevorzugt der US-Amerikaner pflegeleichte, dunklere Farben. Wenn es mal hell sein darf, dann ist es fast immer Dattel und nicht Creme. Meistes wurde Blau oder Schwarz im Fahrzeug verbaut.

Das auffälligste am US-Mobil sind die Stoßstangen die ihren Namen zu Recht tragen. Der 123 ist auch das erste Fahrzeug, wo die Designer die Stoßstange mit dem Fahrzeug designt haben. Dies



Sealed Beam Scheinwerfer der US-Ausführung

passt sehr zur Linie und macht aus dem Wagen ein komplett anderes Fahrzeug. Bei den Baureihen 114/115 und 116 sah es so aus, als musste Anfang der 70er mal eben über Nacht eine neue Richtlinie für die Zulassung der US-Behörden in Punkto Sicherheit erfüllt werden und die Umsetzung der Richtlinie zerstörte die komplette Optik des Fahrzeugs. Wenn man es gerne europäisch mag, dann könnte man das sehr aufwendig umbauen. Die Stoßstange ist jedoch nicht nur mit Halterungen versehen, sondern völlig anders in (!) der Karosserie des Fahrzeugs verankert. Die Löcher dafür bleiben bei der Montage europäischer Teile sichtbar.

Aber sonst wäre es doch eine gute Idee, oder?

Jein, auch ein US-Fahrzeug muss nicht rostfrei sein. Aber es rostet in Maßen und nicht in Massen. Und auch oft nur, weil es der Besitzer an Pflege fehlen ließ (z.B. Haubenscharniere). Komischerweise sind Exportfahrzeuge auch deutlich besser mit Wachs geflutet. Was dem geneigten Oldtimer-Fan natürlich ebenfalls sehr hilfreich sein kann. Wenn es jedoch nicht aus dem Süden, sondern aus dem Norden des Landes kommt bzw. ursprünglich gekommen ist, ist das leider am Ende auch nicht hilfreich. Im Norden gibt es viel Schnee und keine Auflagen was die sparsame Nutzung von Salz angeht.

US-Fahrzeuge haben andere Probleme...

... die man, sofern man das ganze nur mit europäischen Augen betrachtet, nicht auf den ersten Blick sieht:

Big Country - Amerika ist groß

Was hohe Laufleistungen mit entsprechendem Verschleiß an der Technik zur Folge hat. Viele Fahrzeuge sind auf Bio-Diesel umgerüstet. Das kann gut sein, muss es aber nicht. Stimmt der Kilometerstand? MB-Tex kann viel verschleiern. Frisch importierte Fahrzeuge haben auf dem US-Title (Brief) noch den Kilometerstand vermerkt. Auch haben die Amerikaner ein System was sich Carfax nennt. Dort kann man gegen eine kleine Gebühr ein Auszug aus der Fahrzeuggeschichte bekommen inkl. Kilometerstände. Man kann dann z. B. auch erfahren, ob das Fahrzeug in einen Unfall verwickelt wurde oder gar mal bei einer Naturkatastrophe im Wasser gestanden hat (Salvage-



Die US-Version – überwiegend als Diesel mit überdimensionalen Stoßstangen und Sealed-Beam-Scheinwerfern

Title). Diese Fahrzeuge werden über die Versicherung abgerechnet und können in den USA nicht mehr zugelassen werden. Dies hat seine Gründe.

US-Qualität ist nicht gleich Made in Germany

Amerikaner mögen es gerne einfach. Es muss lange halten und günstig zu reparieren sein. Mit lange halten sind sie bei einem W123 ganz vorne. Er verzeiht überzogene Wartungsintervalle und den Reparaturstau sehr lange. Qualität »Made in Germany« eben. Sie lieben es einfach. Ein 123 ist aber auch, wenn man nicht weiß, wie etwas zu reparieren ist, kompliziert. In 5ter oder 8ter Hand in den Händen einer nicht fachkundigen Aushilfskraft, kann es hier auch den übelsten Reparaturformen kommen. Der Exotenstatus dieses Fahrzeugs macht dies nicht leichter. Die ersten Jahre noch immer schön in die Fachwerkstatt gefahren und später nach unten durchgereicht und gar nicht mehr gewartet. Salatöl in den Tank (springt ja in warmen Gefilden immer an) und alle 1000 Kilometer 2 Liter Öl nachgekippt. Ein Liter für den Motor und den Rest für die Straße. Who cares...

Wenn er toll im Lack steht, dann muss das nicht die originale Lackierung sein. Es gibt Gerüchte das mexikanische Fachbetriebe in den USA für kleines Geld aus Spachtelmaße komplette Türen mit perfekten Spaltmaßen nachbauen können. Der Magnet ist hier Dein bester Freund. Wenn

der Lack nicht kompatibel zu europäischen Lacken ist, dann muss die komplette Farbe vor der nächsten Lackierung entfernt werden. Das ist kein Spaß.

Zur Senkung des von vom Gesetzgeber festgelegten Flottenverbrauches wurden offiziell nur Diesel importiert. Auch im Coupé. Leider bemerkten die Amerikaner deshalb den Verschleiß des Motors überhaupt nicht. Er startet immer, war immer schon nie schnell und schnell kann man ja auch so oder so nicht fahren. Da die Autos oft noch leistungsreduziert und mit Abgasreinigungen versehen sind, war das wahrscheinlich schon immer so. Viel Leistung hat das Fahrzeug ja für amerikanische Verhältnisse ohnehin nie gehabt. Und wir wundern uns, dass ein 3 Liter Turbodiesel so gar keinen Vortrieb entwickelt. Best running engine ever. Key Starter!

Sonne ist prima oder?

Sonne ist prima. u.a. zur Bildung von Vitamin-D. Auf Autos wirkt das so: Bei Innentemperaturen von 50° und mehr - trotz Colorglas! – reißen die Armaturenbretter, das Holz reißt, die Sitze platzen auf (sogar MB-TEX) und der Lack verbrennt und die Innenausstattung verfärbt sich. Aus Dattel wird häufig rosa. Hat eben auch nicht jeder.

Zusammenfassend gilt für US-Import haben fast immer mehr oder wenige stark ausgeprägt:

Alle Verschleißteile sind verschlissen, alle Gummidichtungen sind porös oder rissig, Diesel mit schlechter Kompression, abgeschossene Innenausstattung, defekte Innenausstattungen und eine Karosserie mit sehr wenig bis fast keinem Rost. Die Technik unterscheidet sich in Bereichen der Unterdruck-Anlage und der Abgasreinigung vollständig von deutschen Fahrzeugen. Die Unterdruckanlage ist nicht nur für die Zentralverriegelung, sondern auch für die Klimaautomatik, das Automatik-Getriebe und Teile des Motors zuständig. Ist also wichtig. All das macht eine Restauration ebenfalls teuer oder gar unmöglich. Eine Klimaautomatik kann - abgesehen von der komplizierten Unterdruck-Steuerung - einen nicht nur in den Wahnsinn treiben, sondern auch noch tiefe Löcher ins Konto brennen (Kompressoren, Bedienteile,...). Wenn noch ein elektrischer (!) Tacho hinzukommt, hat der Käufer weitere Probleme. Dafür gibt es keine Ersatzteile mehr, wahrscheinlich gab es diese Besonderheit außerhalb der USA auch nirgends.

Fazit:

Amerikanische Fahrzeuge haben ihren eigenen Charme. Andere Beschriftungen, die schöne Ausstattung. Die Stoßstangen sind besonders am Kombi der Hingucker. Wer sich dafür interessiert, sollte sich Zeit nehmen und auf keinen Fall blind kaufen. Selber rüber fliegen oder durch einen szenebekanntem und renommierten Agenten prüfen lassen. Die US-Car-Szene hilft da sicher weiter. Nicht dass im Hafen noch eine Palette mit Feinschrott landet. Für ein tolles Foto kann man sich nichts kaufen.

Wenn das Fahrzeug schon hier ist, dann gelten die üblichen Prüfungen. Gute Fahrzeuge sind auch in Amerika rar und teuer. Die Amerikaner lieben den Mercedes One-Two-Three sehr.

Langversionen und Fahrgestelle

Parallel zur Serienfertigung wurden ab Werk auch Langversionen und Fahrgestelle ausgeliefert. Die Langversionen basierten auf der Limousine und hatten auf beiden Seiten in der Mitte eine sehr breite Tür. Die mittlere Sitzbank konnte hinter die vorderen Sitze zurückgeklappt werden. Sie war teilbar, so das auf der rechten Seite ein einzelner



Die Langversion – als 240D, 300D oder als 250er Benziner

Sitz zurückgeklappt werden konnte, um auf den hinteren Sitzbänke zu gelangen. Insgesamt erinnerte die kopfstützenlose Reihe eher an eine Bank auf einem Campingplatz, als an einen komfortablen Sitz in der gehobenen Mittelklasse. Als offizielle Motorisierungen standen zwei Diesel (240D und 300D) sowie ein Benziner (250) zur Verfügung.

Fahrgestelle wurden in beiden verfügbaren Radständen zum Aufbau von Sonderkarosserien (z.B. Krankenwagen und Bestatter) angeboten.

Hier standen wahrscheinlich alle Motorisierungen zur Verfügung, da es im Ausland z.B. auch Krankenwagen mit dem wesentlich leistungsstärkeren M110-Motor des 280E gegeben hat. Ein Kauf und späteren Umbau auf dem Wunschmotor wäre dem Endkunden viel zu teuer gekommen, so dass man von dieser Variante eher selten Gebrauch gemacht haben dürfte.

Umgebaute Fahrgestelle konnten auch nach Ende der W123-Produktion vom jeweiligen Hersteller noch zugelassen werden. Die Erstzulassung fiel damit voll in den Produktionszeitraum des Nachfolgers und führte in der Vergangenheit schon häufiger zu Verwirrungen.



Zwei ehemalige Krankenwagen auf Basis eines W123-Langfahrgestells

Langfahrgestell

Gemessen an der Gesamtstückzahl (13.284 Stück Langversion und 8.373 Fahrgestelle) haben beide Versionen von jeher einen Exotenstatus in der Baureihe gehabt. Da alle diese Fahrzeuge mehr oder weniger in Handarbeit hergestellt wurden, könnte man hoffen, dass man bei der Herstellung möglicherweise mehr um den Rostschutz bemüht war. Dem war leider nicht so. Alle Sonderkarosserien haben – auch an untypischen Bereichen – mit schwerer Korrosion zu kämpfen. Dies gefolgt von Handarbeit (Einzelanfertigung) und nicht verfügbaren Originalteilen (Neu und Gebraucht) machen es einem neuen Besitzer nicht gerade leichter. Wer sich für ein solches Fahrzeug interessiert muss bei allen Nicht-Serienteilen (Türgummis, Scheiben, Zierleisten und Karosserieteilen) besonders auf den Zustand achten.

Beide Versionen waren auf die gewerbliche Nutzung ausgerichtet. Was faktisch bedeutet, dass nach spätestens 10 bis 12 Jahren dieses Anlagegut abgeschrieben und verbraucht war. 30 Jahre nach Produktionsende sind die letzten verbliebenen Ersatzteile bei den Karosseriebetrieben längst abverkauft oder verschrottet.

Die Kaufberatung ist in allen Bereichen dieser Varianten ebenfalls uneingeschränkt anwendbar.



Bestatter auf Basis eines W123-Langfahrgestells

Unterhaltskosten

Benzinverbrauch

Die Fahrzeuge der Baureihe W123 können allesamt mit für die damalige Zeit moderaten Verbräuchen bewegt werden. Man sollte sich jedoch darauf einstellen, dass die Werte nicht unbedingt an Verbrauchswerte moderner Fahrzeuge heranreichen.

Ein 200 oder 230 E sind mit sehr zurückhaltender Fahrweise kaum unter 9 bis 11 Liter Super Plus Kraftstoff zu bewegen (4-Gang Schaltgetriebe, 5-Gang Schaltgetriebe zwischen 9,5 und 11 l/100km, Automatikgetriebe zwischen 10 und 14 l/100km). In der Regel liegt der Verbrauch bei diesen Vierzylindern im gemischten Einsatz zwischen 9,5 bis 12 Liter auf 100 Kilometer. Die Sechszylinder verbrauchen im Schnitt zwischen 11 und 14 Liter Kraftstoff.

Die Dieselmodelle sind zwar sparsamer, aber gegenüber den heutigen Dieselfahrzeugen mit CDI/TDI-Technik eher gemächlich unterwegs – Spötter würden sie als lahm bezeichnen. Der Verbrauch liegt bei den Vierzylinder Motoren bei rund 7,5 bis 9 Liter Dieseldieselkraftstoff auf 100 Kilometern. Die Fünfzylinder braucht etwas mehr.

Kraftfahrzeugsteuer

Die Fahrzeuge sind bereits älter als 30 Jahre und können somit mit dem H-Kennzeichen bewegt werden, der Steuersatz dafür beträgt 191€ p.a..

Versicherung

Die meisten Versicherungsgesellschaften bieten für Oldtimer ab 30 Jahren Sondertarife an, die den zumeist geringen Laufleistungen und dem behutsamen Umgang mit den Fahrzeugen angepasst sind. Zudem sind für Mitglieder des VFW 123 e.V. vergünstigte Versicherungskonditionen beim ADAC erhältlich.

Kauftipps

Damit der Einstieg ins Hobby W123 nicht in einem finanziellen Fiasko endet, sollte das Fahrzeug genau betrachtet werden und alle anfallenden Reparaturen kritisch in eine Kaufentscheidung mit einbezogen werden. Wie soll das Fahrzeug genutzt werden, welche Laufleistungen möchte man im Jahr damit fahren, ist der Kraftstoffverbrauch dabei entscheidend, welcher Zustand ist langfristig angestrebt? Diese Gedanken sollte man sich unbedingt vor dem Kauf machen.

Fahrzeuge in einem wirklich guten Zustand in Wunschfarbe, mit wenig Kilometern und ohne bzw. mit wenig Rost sind sehr selten, ein Glückstreffer. Zumeist müssen in Bezug auf die Ausstattung oder der Farbe Kompromisse eingegangen werden. So abgedroschen diese Floskel mittlerweile ist, das zustandsmäßig bessere Auto ist der bessere Kauf. Ein Fahrzeug von Zustand 3 auf Zustand 2 zu bringen, kostet in der Regel mehr, als direkt ein Auto in Zustand 2 zu kaufen – so man denn eines findet.

Autos aus der ersten Serie (Frühjahr 1976 bis Herbst 1979) sind mittlerweile selten. Viele sind dem Rost zum Opfer gefallen oder durch die Kfz-Steuerreform Mitte der 90er ins Ausland verkauft worden. Fahrzeuge dieser Baujahre sollte man sich bezüglich des Fahrzeugzustands sehr genau anschauen.

Ab der zweiten Serie ist der Rostschutz deutlich besser. Diese Fahrzeuge sind noch recht häufig zu finden, vorwiegend als Vierzylinder-Benziner und Diesel. Von den Coupes ist der 230CE noch recht zahlreich vertreten. Gute T-Modelle sind mittlerweile die gesuchtesten 123er.

Viele Fahrzeuge sind leider exportiert worden und fristen hauptsächlich in Südeuropa, im nahen Osten und in Afrika ihr zweites Leben – zumeist als Taxi.

Fahrzeuge mit sehr vielen Sonderausstattungsvarianten sind bereits rar und werden von Sammlern gesucht. Sehr selten findet man Fahrzeuge mit dem ABS-Bremssystem, Airbag, Klimaautomatic, einer echten Leder- oder gut erhaltenen Velours-Ausstattung.

Preisnotierungen gibt es von Classic Data. Es empfiehlt sich jedoch, sich selbst ein Bild der Preise und des dafür gebotenen Gegenwerts zu machen und ggf. mehrere Autos anzuschauen.

Katalysatoren

Viele Benziner wurden im Zuge der Steuerreform in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts mit einem geregelten Kat ausgerüstet, um Steuern zu sparen. Pionier in Sachen nachträglichen Einbau von Katalysatoren ist der Tüftler Paul Wurm aus Stuttgart. Vom ihm waren Katalysatoren bis hin zur Schadstoffnorm D3 (nur 230E) erhältlich. Zudem konnte auch ein 200 Vergaser auf Euro II gebracht werden. Weitere Hersteller waren GAT und HJS. Ab der Einstufung Euro I erhält das Fahrzeug bei regulärer Zulassung eine grüne Plakette und darf in Umweltzonen einfahren.

Für die Diesel wurden ebenfalls Katalysatoren angeboten, diese erreichten meist Euro I und konnten damit nur der Steuerersparnis dienen, eine Feinstaubplakette ist damit nicht zu bekommen.

Durch das Alter der Fahrzeuge hat die Nachrüstung mittlerweile an Bedeutung verloren, da alle mittlerweile mit dem H-Kennzeichen bewegt werden können.

Unterstützung durch den Verein

Wir laden Sie als Kaufinteressenten gerne zu einem unserer regionalen Treffpunkte ein, um dort von den Mitgliedern einiges an Erfahrung und Tipps direkt am Objekt der Begierde mitzunehmen. Und wer weiss, vielleicht ergibt sich durch den persönlichen Kontakt die Möglichkeit, dass jemand gemeinsam mit Ihnen Ihr Wunschobjekt besichtigen geht.

Eine Übersicht der regionalen Treffpunkte finden Sie hier:

<http://www.vfw123.de/node/46>



Ein Taxi mit typischem grünen Dach in Porto / Portugal



Kritische Stellen und Problemzonen

Der W123 ist bereits recht gut gegen den größten Feind eines Autos geschützt, den Rost. Ab Werk wurden eine Hohlraumkonservierung und ein Unterbodenschutz von ca. 34 kg auf PVC-Basis aufgetragen. Der Korrosionsschutz wurde im Rahmen der Modellpflege kontinuierlich verbessert. Denn sonst würden heute nicht mehr so viele W 123 in unserem Straßenalltag fahren. Wer sich mit der Baureihe auskennt, wird jedoch feststellen, dass von der ersten Serie kaum noch Fahrzeuge zu sehen sind. Die erste Serie von 1976 bis Herbst 1979 gebaut leidet unter stärkeren Rostbefall als die beiden nachfolgenden Serien.

Es gibt konstruktiv einige kritische Stellen, an denen fast alle W 123 irgendwann einmal den Rostbefall für uns sichtbar zeigen.

Die Modelle der ersten Serie von Dezember 1975 bis März 1977 hatten noch nicht den guten Korrosionsschutz wie die späteren Modelle. Bereits nach ca. 15 Monaten wurden die Schweißstellen und Blechüberlappungen mit einer wirksamen Nahtabdichtung auf PVC Basis versehen.

An den Türunterkanten der Limousine wurde ab Herbst 1977 eine wirksamere Dichtung gegen Steinschlag, Feuchtigkeit und Schmutz angebracht. Bis dahin konnten Steine und Straßendreck direkt an die Türunterkanten geschleudert werden und den Lackaufbau beschädigen. Durch die veränderte Dichtung wurden auch die Ver-

schmutzungen im Bereich am Türschweller minimiert. Auch kritische Bereiche der Blechkarosserie wurden mit Zinkstaubfarbe vor dem endgültigen Zusammenbau und der Lackierung behandelt. Im Laufe des Produktionszeitraumes wurde der Korrosionsschutz stetig verbessert. Dennoch gibt es einige Bereiche, an denen der Rost zum Vorschein kommen kann.

In den vorderen Radkästen kamen ab 1981 größere Innenradhäuser zum Einsatz. Diese Kunststoffeinsätze verhindern, dass bei der Fahrt das Regenwasser, Salz und Steinschlag an die Innenseite von Kotflügel und Spritzwand geschleudert werden kann.



I - Vorderwagen

Nahtstelle am vorderen Kotflügel im Sollzustand. Die Kante unten ist ab Werk immer in der Farbe der Schweller lackiert, also tiefdunkelgrau matt bis 2/1982, bei späteren Autos galinitgrau matt.



Nahtstelle an einem neuen Kotflügel, hier frisch abgedichtet und mit Steinschlagschutz versehen



Leider ein häufiger Anblick: Die Naht ist korrodiert und entweder schon in Auflösung begriffen oder mehr oder minder professionell geflickt.



Links: So sollte der untere Bereich zwischen den Kotflügeln aussehen. Hier sind oftmals verrostete und durch Anfahrtschäden verzogene Schürzen zu sehen (rechts)

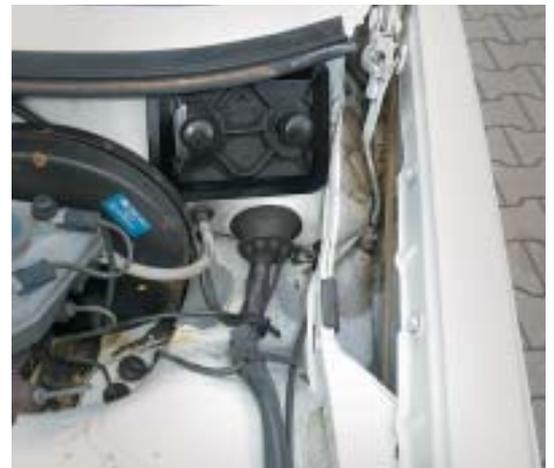
Etwas mehr im Verborgenen rostet an der Fahrzeugfront gerne die Maske, in der die Scheinwerfer eingebaut sind



Links: Unter den Scheinwerfern sind Mulden im Blech, in denen die Motoren der Scheinwerferreinigung untergebracht sind. Die dort befindliche Ablaufbohrung sollte frei sein.



Rechts: Die Motorhaube sollte an den Blechfalzen, Ausschnitten und Verstärkungen auf Rost kontrolliert werden. Speziell an der Vorderkante rostets gerne. Hier ein gutes, frisch mit Wachs konserviertes Beispiel



Links: Sehr gut erhaltener Motorhaubenscharnierbereich bei einer Serie 0,5 (ohne Scharniertasche) – wichtig ist dabei, dass die Wasserabläufe frei sind.

Rechts: Scharnierbereich eines späteren Wagens

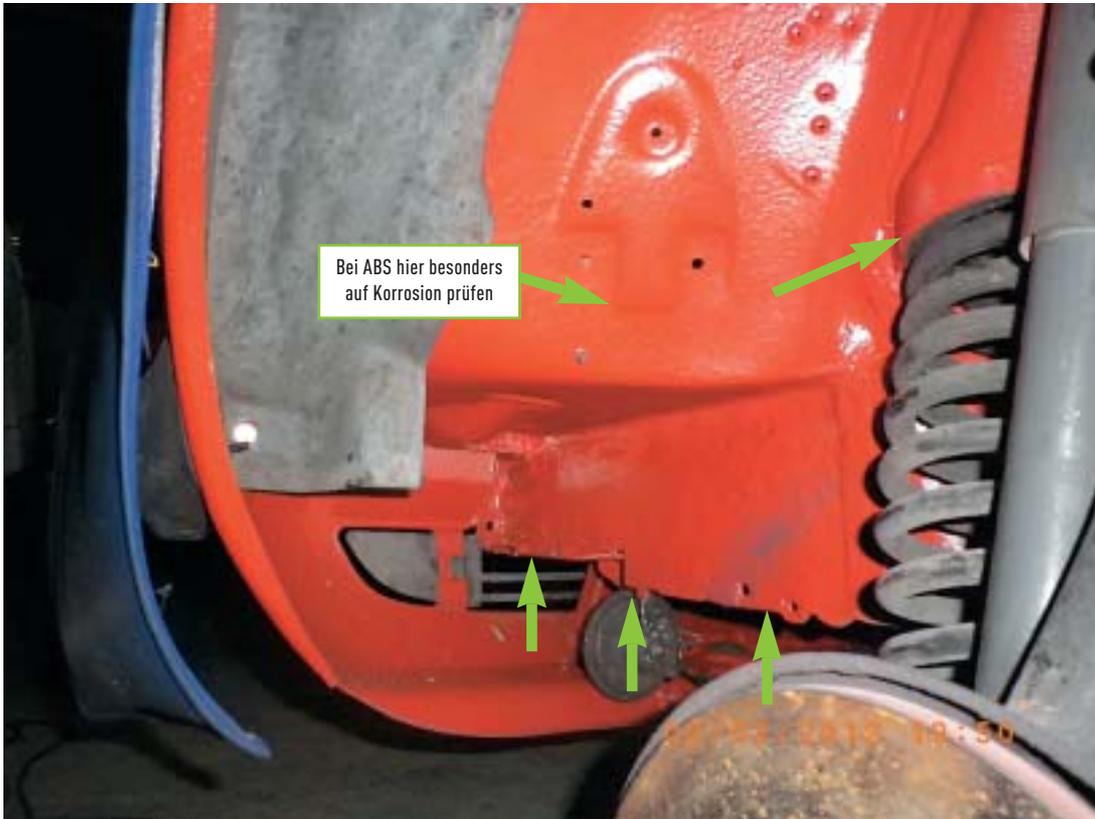


Hier ein typischer Korrosionsschaden im Haubenscharnierbereich (bei abgenommenem Kotflügel)

Wenn im Innenraum vor der Rückbank Wasser steht, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Scharniertaschen zur A-Säule hin durchgerostet sind.

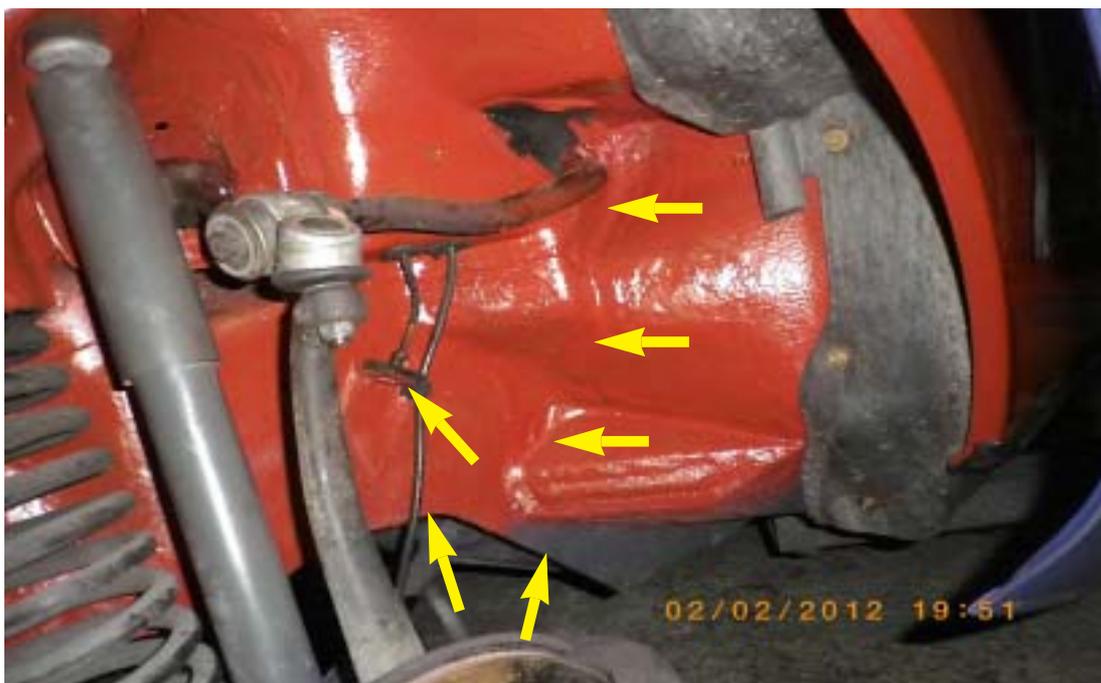


Das vordere Innenradhaus rostet zumeist an den Kanten. Besonders betroffen sind hier Erstserien ohne Nahtabdichtung. Die späteren Baujahre sind deutlich rostresistenter an diesen Stellen.



Im Rathaus sind vor allem die Blechfalze zu prüfen. Zudem ist bei Fahrzeugen mit ABS an der bezeichneten Stelle ein Verstärkungsblech von der Radseite her in das Innenradhaus eingeschweißt. Zwischen dieser und dem Innenradhaus rostet es gerne – auch vom Motorraum her sichtbar unter dem ABS-Halter.

Im hinteren Bereich des Radkastens ist der Blechfalz am Längsträger sowie die Verbindung des Innenradhauses zur Spritzwand zu prüfen – hier rostet es sehr lange unbemerkt unter dem werkseitigen PVC – Unterbodenschutz.



Hier die typischen Rostschäden am vorbenannten Übergang Spritzwand/Innenradhaus, mit dem dadurch entstandenen Folgeschaden
 -> Durchrostung am Innenschweller (Abbildung von innen mit demontierter Dämmung)





Die Naht zwischen Innenradhaus und Stirnwand unter dem Batterieblech rostet ebenfalls gerne, wenn die Abläufe nicht sauber gehalten werden und eventuell Batteriesäure ausgetreten ist.



Ansicht vom Radhaus her



Weitere Horrorbilder...

So wie links sollte der Windlauf
 aussehen...
 ...wenn der Rost schon unter der
 Scheibendichtung hervorlugt,
 sieht der Scheibenrahmen schon
 so aus (rechts).



Optimalerweise sieht die
 hintere Unterkante des vorderen
 Kotflügels so aus...



Oftmals sieht man schon Rost
 unter der Zierleiste am Schweller
 (links)...
 ...was dann ohne die Leiste schon
 etwas bedrohlicher wird. (rechts)



Die braune Pest kann auch nach
 oben wandern und sich durch
 Bläschenbildung am Kotflügel
 bemerkbar machen.





Diese Anzeichen verbergen am dahinterliegenden Schwellerkopf und der A-Säule zumeist größeres Unheil



II – Bodengruppe

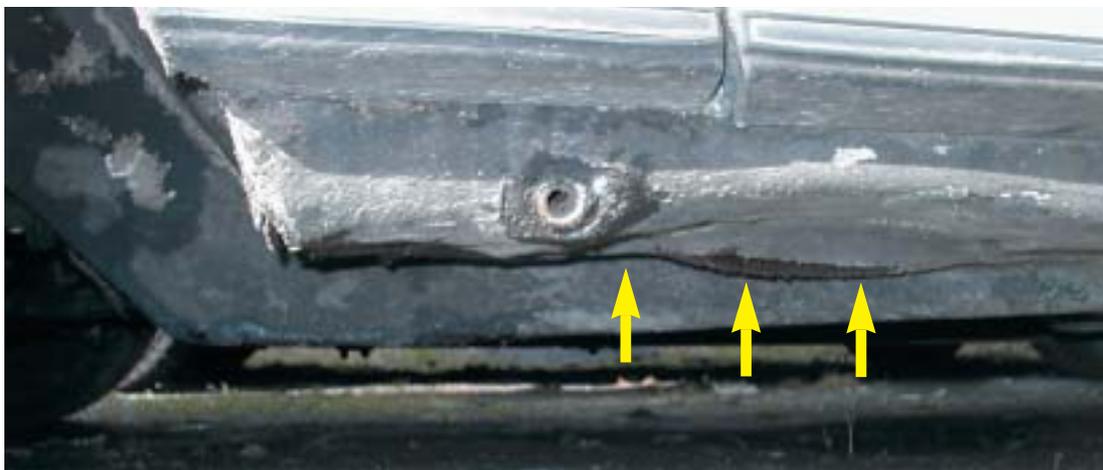
Wagenheberaufnahmen im jungfräulichen Sollzustand



So sollte es nicht aussehen...



Im Schwellerbereich sollte auf Schäden durch „Aufsetzer“ oder falsch angesetzte Hebewerkzeuge geachtet werden





Typisches Rost-Schadensbild am Schwellerfalz vor der Hinterachse



Hier hat der Rost schon den Falz am hinteren Längsträger/Innenradhaus befallen



Am Einstieg sind ebenfalls die Blechüberlappungen zu prüfen

Checkpoint hinterer Fußraum unter dem Teppich: Korrosion am Übergang der vorderen Längsträger zum Schweller ist häufig zuerst von innen her an der hinteren äußeren Sitzaufnahme des Vordersitzes und im Bereich der Gurtaufnahme am Schweller zu sehen – hier genau prüfen und wenn möglich den auf dem Schweller verklebten Teppich etwas anheben.



Hier der Querträger vorne unter dem Vordersitz – bei herausgenommenen Bodenteppichen lässt sich der Zustand prüfen (Abbildung mit demontiertem Sitz)



Ein typisches Schadensbild der vorderen Bodenbleche, verursacht durch eindringendes Wasser oder einen undichten Geberzylinder der Kupplung, der Bremsflüssigkeit austreten lässt





Der hintere Längsträger rostet meist an der unteren Kante, am Blechfalz zum hinteren Innenradhaus.

Hier ein Beispiel, im Extremfall können sogar die Stabilisatoraufnahmen oder die Halter der Federwegbegrenzer abrosten.



Längsträger instandgesetzt (links)

Sollzustand in Bestzustand (rechts)



Im hinteren Radhaus sind über der Achse mehrere Gummistopfen, die den Längsträger verschließen. Diese bieten der Korrosion ebenfalls einen Angriffspunkt. Als »zeitwertgerechte Reparatur« kamen meist aufgesetzte Blechflicken zum Einsatz, hier links gut zu erkennen...

... und so wie auf dem rechten Bild sieht's darunter aus.

Sollzustand von Schweller, Kniestück und Radlauf (das Braune an der Türe ist Hohlraumwachs)



Beginnende Korrosion am Übergang Radlauf zum Schweller hinten (Beispiel Limousine/T-Modell)



Hier hilft nur noch das Schweißgerät...





III - Radläufe hinten

Angeschrammter Radlauf, dadurch beginnende Rostbildung (links)

Der Klassiker – beginnender Radlaufrost... (rechts)



...in fortgeschrittenem Stadium...



...bis hin zu den Extremfällen, die meist ihre Ursache darin haben, dass an dem Wagen Radlaufchrom angebaut war.



Auf der Folgesseite sind Beispiele für Radläufe im Neuzustand

Beispiele für Radläufe
im Neuzustand





IV - Heckbereich

Im besten Fall sehen die Seitenmulden im Kofferraum des Wunschobjekts so aus – leider nur sichtbar, wenn man die Kunststoff-Seitenverkleidung vorher vorsichtig ausbaut. (das Gelbe ist Korrosionsschutz)



So etwas findet man häufiger vor.



Die »Kehrseite« davon wäre der untere Abschlussbereich der Karosserie, der optimalerweise so aussieht...



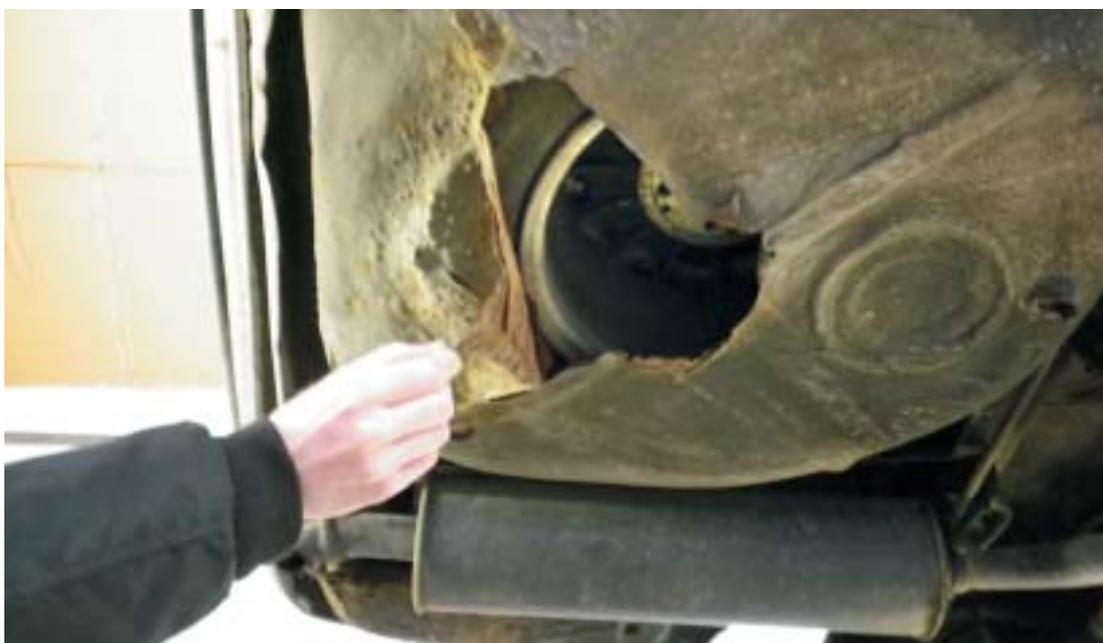
Kein Licht ohne Schatten:

Die Reseveradmulde ist aufgrund ihrer Form prädestiniert für Korrosion.

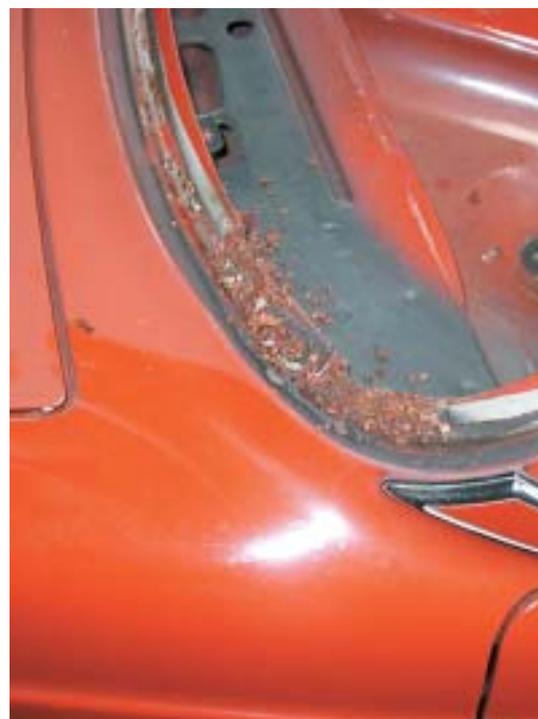
Rechts der Neuzustand



Ein direkter Zugriff auf das Reserverad von unten bildet sich, wenn der im vorderen Bereich befindliche Ablauf nicht frei ist.



Die Problematik des vorderen Scheibenrahmens wiederholt sich beim hinteren. Wenn der Rost schon sichtbar ist, steht Arbeit an.



V – Dach/Schiebedach



Beginnende Korrosion
am Schiebedachrand...



...sowie am Windabweiser



Schiebedach im Endstadium

VI - Türen

Typischer Anblick, braune Bläschen breiten sich langsam unter der Zierleiste hervor ihren Weg.



Ohne Gnade frisst sich der Rost nach innen und befällt nach dem unteren Türfalz die Innenseite der Türe und das Aufnahmeprofil der Türdichtung



Eine Türunterkante im Sollzustand. Das Gelbbraune ist Korrosionsschutz.





VII - Besonderheiten am T-Modell

Der Karosseriefalz, mit dem die Seitenscheibe des Laderaums gehalten wird, ist oftmals von Rost befallen. Meist zuerst sichtbar an der Ecke unten an der D-Säule, wenn die Rostbläschen unter der Zierleiste unter der Zierleiste hervorlugen



Das T-Modell hat eine schöne Edelstahl-Leiste an der Ladekante. Es lohnt sich, die Hecktürdichtung etwas zur Seite zu drücken und die Kante zu inspizieren, diese rostet gerne im Verborgenen und ist sehr aufwändig instand zu setzen, da sich hier mehrere Bleche treffen.



Auch der Bereich um die Heckleuchten sollte genau inspiziert werden...

Die Hecktüre rostet gerne an der unteren Kante sowie an der unteren Scheibenkante. Ein Blick auf den Bereich um die Scheibenwaschdüse über der Heckscheibe sowie in die Scharnirtaschen im Dach ist ebenfalls angeraten.



VIII - Besonderheiten am Coupé

Der Übergang vom Seitenteil zum Schweller ist beim Coupé gerne das Opfer verstopfter Abläufe und darauf folgender Korrosion im Falz zwischen Schweller und Seitenteil. Man kann die Abläufe prüfen, wenn die untere Zierleiste abgenommen wird, es sind 3 Ablaufbohrungen vorhanden.



Sollzustand (nach Aufarbeitung)



Stationen der Modellpflege

Bei dieser Übersicht sind die wichtigsten Modellpflegemaßnahmen während der W 123 Bauzeit aufgelistet. Diese Baureihe wurde ständig weiterentwickelt, und es flossen eine Reihe von kleinen Veränderungen kontinuierlich ein. Alle diese Modifikationen aufzulisten, würde den Rahmen der Kaufberatung sprengen.

Sollten Sie Fragen zu den Details der Modellpflegemaßnahmen haben, so wenden Sie sich bitte an uns.

- | | | | |
|--------|--|--------|--|
| Jan 76 | Vorstellung der W123 Baureihe | Feb 79 | 200D und 240D erhalten Leistungssteigerung
220D aus dem Programm genommen |
| Feb 76 | Beginn der Auslieferung der Limousinen 200, 230, 280, 280E, 200D, 220D, 240D, 300D | Sep 79 | Modellpflege aller Modelle (2.Serie)
Metallic-Lack für alle Modelle erhältlich
Leistungssteigerung beim 250 / 300D |
| Apr 76 | Limousinenprogramm vollständig mit der Auslieferung des 250 | Jul 80 | 200 / 230E / 230CE / 230TE (bereits ab 4.80) erhalten M102 Motor |
| Feb 77 | Halogenlicht serienmäßig
keine Metallic-Lackierung für die Modelle 200D-250 (es gibt Ausnahmen) | Aug 80 | Heizungssystem verbessert
ABS Bremssystem lieferbar |
| Mrz 77 | Einführung der Coupe Modelle 230C (ab 6.77), 280C, 280CE | Sep 81 | Fahrzeuge mit Benzin-Einspritzmotor erhielten die Kraftstoffschubabschaltung |
| Sep 77 | T-Modell auf der IAA vorgestellt
250 und 300D mit Metallic-Lackierung erhältlich
240D auf Schlüsselschalter umgestellt | Jan 82 | Fahrerairbag für alle Modelle lieferbar |
| Jan 78 | Leichtmetallfelgen für alle Modelle lieferbar | Sep 82 | Modellpflege aller Modelle (3.Serie)
alle Modelle erhalten Breitbandscheinwerfer
Servolenkung bei allen Modellen serienmäßig |
| Mrz 78 | Leistungssteigerung beim 280E / 280CE von 177 PS auf 185 PS | Dez 85 | Einstellung der W123 Baureihe |
| Mai 78 | Auslieferung der T-Modelle | | |
| Aug 78 | Servolenkung beim 250 / 250T Serie | | |



Sonderausstattungs-Codes und -Bedeutungen

- 202 Betriebsanleitung und Wartungsheft (deutsch)
 205 Betriebsanleitung und Wartungsheft (englisch)
 206 Betriebsanleitung und Wartungsheft (italienisch)
 207 Betriebsanleitung und Wartungsheft (französisch)
 208 Betriebsanleitung und Wartungsheft (spanisch)
 209 Betriebsanleitung und Wartungsheft (portugiesisch)
 212 Hinterachsübersetzung 1:3,92
 220 Türkontakt Fondtüren
 225 gerade Fondlehne
 228 Zusatzheizung (Standheizung)
 229 Fondraumheizung (T-Modell)
 230 Hinterachsübersetzung 1:3,69
 231 Hinterachswelle mit Fettfüllung Israel
 232 Hinterachsübersetzung 1:4,08
 233 Nebelscheinwerferschaltung Frankreich, Schweiz, Australien, Schweden, Norwegen
 234 Lichthupe Portugal
 235 Reifen Conti
 236 Parklichtschaltung Norwegen
 237 Reifen Uniroyal für Interrent
 240 Aussentemperaturanzeige (für den W123 nicht verfügbar)
 247 Heizbare Heckscheibe ESG
 248 Heizbare Heckscheibe Verbundglas
 250 Radio Becker Avus Cassette Halbsterео MU
 251 Radio Becker Mexico Cassette Vollsterео electronic
 252 Radio Becker Mexiko Cassette Vollsterео electronic-USA
 254 Radio Becker Europa Cassette Vollsterео Kurier
 256 Hinterachse mit Sperrdifferential
 257 Radio Becker Europa Kurier
 258 Radio Becker Monza Cassette Kurier
 259 Radio Becker Verkehrsfunk-Kurier 5
 260 Wegfall Typenkennzeichen auf Heckdeckel
 261 Wegfall Typzeichen »Turbodiesel« auf Heckdeckel
 263 Autotelefon TeKaDe BSA 31 S
 265 Autotelefon Einbauteilesatz TeKaDe BSA 31 S
 273 Autotelefon TeKaDe BSA 33 bzw. BSA 22
 274 Autotelefon Einbauteilesatz TeKaDe BSA 33
 278 Autotelefon Einbauteilesatz TeKaDe BSA 22
 285 Koffersatz 7-teilig (vor Serienanlauf)
 286 Gepäcknetz an Vordersitzlehnen
 287 Haltegriffe an den Fondtüren
 288 Doppelrollo für Gepäckabdeckung
 289 Skihalter
 290 Sicherheitsgurte vorne ohne Gurtstraffer, nur für Japan
 291 Koffersatz 7-teilig (bis 1978)
 294 Vorhang für Heckfenster (wahr. nicht für den W123 lieferbar)
 309 Heckleuchte links ohne Nebelschlußlicht
 316 Schriftzug »Diesel« auf Heckdeckel
 320 Zusatzschild und Fondsanzschlag für England
 324 1 kg Lack
 325 2 kg Lack
 332 Holzfaserkiste für Fahrgestelle
 333 Zusatzinstrumententafel und Verkleidung für Taxi
 334 Einfahren und 1. Kundendienst
 339 Fahrersitz niedriger, 25mm
 340 Beifahrersitz niedriger, 25mm
 342 Anschluß für Taxi Dachzeichen
 343 Luftfilter mit Füllgradanzeige für staubreiche Länder
 345 Autotelefon Becker AT 76 S
 346 Autotelefon Einbauteilesatz Becker AT 76 S
 350 Autotelefon Becker AT 160 S
 351 Autotelefon Becker AT 40 S
 352 Autotelefon Einbauteilesatz Becker AT 160 S
 353 Autotelefon Einbauteilesatz Becker AT 40 S
 354 Autotelefon Dachantenne B-Netz (nicht bei SSD)
 355 Autotelefon Heckantenne B-Netz
 363 Verrechnungscodes
 400 Mittelarmlehne im Fond
 401 Einzelsitze
 404 Fahrersitzlehne orthopädisch
 405 Beifahrersitzlehne orthopädisch
 406 Sitze Fahrerlehne orthopädisch und Sitze Beifahrerlehne orthopädisch (Kombicode 404/405)
 407 Armlehne klappbar im Fond und Einzelsitz mit orthopädischer Fahrerlehne, links (Kombicode 400/404)
 410 Schiebedach elektrisch
 411 Schiebedach mechanisch
 420 Getriebe automatisch Mittelschaltung
 421 Getriebe automatisch Lenkradschaltung
 422 Servolenkung (ab 9/82 Serie bei allen Modellen; ab 8/80 Serie bei 300D, 250, 280E, 300TD, 300TDT, 250T, 280TE, 230CE, 280CE)
 423 Servolenkung und automatisches Getriebe mit Lenkradschaltung (Kombicode 420/421)
 424 Getriebe mechanisch Mittelschaltung (Vorserie)
 426 Servolenkung und Getriebe automatisch Mittelschaltung (Kombicode 420/422)
 427 Servolenkung und Getriebe mechanisch Mittelschaltung - bis 31.12.1976 (wahr. nicht für den W123)
 428 5-Gang Mittelschaltung mechanisch
 429 Servolenkung und Getriebe mechanisch 5-Gang (Kombicode 422/428)
 430 Kopfstützen im Fond 2-fach
 431 Kopfstützen im Fond 3-fach (T-Modell)
 432 Kopfstützen im Fond 2-fach und Wegfall Sicherheitsgurte im Fahrer- und Fondraum (Kombicode 430/436)
 434 Kopfstützen im Fond 2-fach und Wegfall Sicherheitsgurte im Fondraum (Kombicode 430/438)
 435 Sicherheitsgurte im Fond 3-fach (Serie ab 9/79)
 436 Wegfall Sicherheitsgurte im Fahrer- und Fondraum
 437 Sicherheitsgurte im Fond 2-fach (Serie ab 9/79)
 438 Wegfall Sicherheitsgurte im Fond
 439 Kopfstützen im Fond 3-fach und Wegfall Sicherheitsgurte im Fondraum (Kombicode 431/438)
 440 Tempomat (nur mit Code 420 oder 421)
 442 Airbag fahrerseitig mit Gurtstrammer beifahrerseitig
 444 Tempomat und Airbag (fahrerseitig) mit Gurtstrammer (beifahrerseitig) (Kombicode 440/442)
 450 Taxi-International
 451 Drehzahlmesser (nur Benziner)
 452 Fanfare Zweiklang
 453 Ausführung Taxi und Fanfare Zweiklang (Kombicode 450/452)
 454 Ausführung Taxi und Drehzahlmesser (Kombicode 450/451)
 455 Ausführung Taxi, Drehzahlmesser und Fanfare Zweiklang (Kombicode 450/451/452)
 458 Drehzahlmesser und Fanfare Zweiklang (Kombicode 451/452)
 460 Kanada-Fahrzeuge Zusatzteile (Instrumente km/h und Stoßfänger für Kanada)
 461 Instrumente in Englisch
 462 Nebelschlußleuchte
 466 Zentralverriegelung
 467 Instrumente in Englisch und Zentralverriegelung (Kombicode 461/466)
 470 Antiblockiersystem
 472 Ölbadluftfilter
 473 Motor mit niedriger Verdichtung
 474 Lüfterkupplung und Ölbadfilter für Exportfahrzeuge
 476 Motor mit niedriger Verdichtung und Lüfterkupplung
 477 Motor mit niedriger Verdichtung und Ölbadluftfilter für Exportfahrzeuge
 480 Niveauregulierung
 481 Unterschutz
 482 Federung und Stoßdämpfer härter
 483 Unterschutz und Federung und Stoßdämpfer härter (Kombicode 481/482)
 484 Niveau-Regulierung und Unterschutz (Kombicode 480/481)
 485 Niveau-Regulierung mit härterer Federung
 486 Unterschutz und Niveau-Regulierung mit härterer Federung (Kombicode 481/485)
 491 USA-Ausführung
 494 Kalifornien-Ausführung
 498 Japan-Ausführung
 502 Außenspiegel rechts von innen einstellbar (bis 9/82)
 503 Außenspiegel links
 504 Außenspiegel rechts von innen elektr. einstellbar (ab 9/82)
 505 Außenspiegel links von innen elektrisch einstellbar
 506 Außenspiegel rechts gewölbt, Export Taxis
 510 Radio Becker Mexico Electronic Kurier /Cassette inkl. 2 Hecklautsprecher
 511 Radio Becker Grand Prix Cassette Vollsterео Kurier/Mexico/Europa (ab 9/82)
 512 Radio Becker Europa Cassette Vollsterео (bis 9/82)
 513 Radio Becker Grand Prix Electronic Stereo Kurier (ab 12/82)
 514 Radio Becker Europa LMKU (bis 9/82)
 515 Radio Becker Avus Kurier (ab 7/82)
 516 Radio Becker Grand Prix LMKU (bis 1982)
 517 Radio Becker Monte Carlo LMK
 518 Radio Becker Avus Cassette Kurier (ab 12/82)
 519 Radio Becker Grand Prix Elektronik Kassette USA
 522 Adapter Reims (Kurzwellenvorsatz für Becker Radios)
 524 Lackkonservierung
 525 1 kg Lack (2-Farbig für Unterteil); bis 30.06.1983 / ab 01.07.1983 Reparatur Lack-Set
 527 Adapter Reims und Lack-Set (Kombicode 522/525)
 528 Lackkonservierung und Lack-Set (Kombicode 524/525)
 529 Adapter Reims, Lackkonservierung und Lack-Set (Kombicode 522/ 524/525)
 531 Antenne automatisch bei Radioeinbau
 532 Antenne automatisch ohne Radioeinbau
 533 Entstörung für nachträgliches Radio
 534 Antenne mechanisch ohne Radioeinbau
 535 Entstörung ohne Radioeinbau und Antenne automatisch (Kombicode 532/533)
 536 Entstörung und Antenne mechanisch ohne Radioeinbau (Kombicode 533/534)
 541 Doppelrollo mit Gepäckraumabdeckung
 542 Handschuhkastenschloß
 543 Sonnenblenden mit beleuchtetem Spiegel
 544 Polster zwischen Fahrersitz und Handschuhkasten verschließbar
 545 Doppelrollo für Gepäckabdeckung und Insassenschutz und Handschuhkastenschloß (Kombicode 541/542)
 546 Handschuhkastenschloß und Sonnenblenden mit beleuchtetem Spiegel (Kombicode 542/543)
 547 Doppelrollo für Gepäckabdeckung und Insassenschutz und Sonnenblende mit beleuchtetem Spiegel (Kombicode 541/543)
 548 Doppelrollo für Gepäckabdeckung und Insassenschutz, Handschuhkastenschloß und Sonnenblende mit beleuchtetem Spiegel (Kombicode 541/542/543)
 550 Anhängzugvorrichtung mit festsitzendem Kugelhals
 551 Einbruch- und Diebstahlwarnanlage
 552 Einbruch- und Diebstahl-Warnanlage für Schweiz
 553 Anhängvorrichtung mit festsitzendem Kugelhals und Einbruch- und Diebstahl-Warnanlage (Kombicode 550/551)
 554 Anhängvorrichtung mit festsitzendem Kugelhals und Einbruch- und Diebstahl-Warnanlage für Schweiz (Kombicode 550/552)
 561 Fahrersitz verstärkt
 562 Beifahrersitz verstärkt
 563 Fahrersitz links u. rechts verstärkt (Kombicode 561/562)

- 567 Sitzhöhenverstellung für Beifahrer- und Fahrersitz links und rechts verstärkt - bis 31.03.1976
- 570 Armlehne klappbar vorn
- 571 Sitzhöhenverstellung Fahrersitz (280/280E Serie)
- 572 Fahrersitz rechts mit Sitzhöhenverstellung (Linksteuer) – Serie für Coupés
- 574 Armlehne klappbar vorn und Sitzhöhenverstellung mit zusätzlicher Längsverstellung Beifahrersitz (Kombicode 570/572)
- 575 Armlehne klappbar vorn und Sitzhöhenverstellung Fahrersitz (Kombicode 570/571)
- 580 Klimaanlage
- 581 Klimatisierungsautomatik
- 583 Fensterheber elektrisch 2-fach
- 584 Fensterheber elektrisch 4-fach
- 585 Klimaanlage und Fensterheber elektrisch 2-fach (Kombicode 580/583)
- 586 Klimaanlage und Fensterheber elektrisch 4-fach (Kombicode 580/584)
- 587 Klimatisierungsautomatik und Fensterheber elektrisch 2-Fach (Kombicode 581/583)
- 588 Klimatisierungsautomatik und Fensterheber elektrisch 4-Fach (Kombicode 581/584)
- 590 Wärmedämmendes Glas rundum
- 591 Wärmedämmendes Glas mit heizbarer Heckscheibe ESG
- 592 Wärmedämmendes Glas rundum mit heizbarer Heckscheibe und Bandfilter (Verbundglas)
- 593 Wärmedämmendes Glas, rundum, heizbare Heckscheibe, Bandfilter (ESG)
- 595 Wärmedämmendes Glas, rundum, Seitenscheiben und Windschutzscheibe - Bandfilter
- 599 Wärmedämmendes Glas für Seiten- und Heckscheibe Limousine: Heckscheibe heizbar, Verbundglas Kombi
- 600 Scheinwerferreinigungsanlage
- 601 Öl für Hinterachse mit Sperrdifferenzial in Kanistern und Dosen
- 602 Befestigung für Zollkennzeichenschild
- 603 Scheinwerferreinigung und Öl für Hinterachse mit Sperrdifferenzial in Kanistern und Dosen (Kombicode 600/601)
- 604 Öl für Hinterachse mit Sperrdifferenzial in Kanistern und Dosen und Befestigung für Zollkennzeichenschild (Kombicode 601/602)
- 605 Scheinwerferreinigung und Befestigung für Zollkennzeichenschild (Kombicode 600/602)
- 606 Scheinwerferreinigung, Öl für Hinterachse mit Sperrdifferenzial in Kanistern und Dosen und Befestigung für Zollkennzeichenschild (Kombicode 600/601/602)
- 610 Haupt- und Nebelscheinwerfer bzw. Zusatzfernlicht gelb
- 611 Leuchteinheiten Sealed Beam, Linksverkehr
- 612 Leuchteinheiten Hauptscheinwerfer weiß, Nebelscheinwerfer gelb
- 613 Leuchteinheiten asymmetrisch, Linksverkehr
- 618 Halogenscheinwerfer (280/280E Serie)
- 619 Haupt- und Nebelscheinwerfer bzw. Zusatzfernlicht gelb und Leuchteinheit Halogen, Fern-, Abblend- und Nebellicht, Rechtsverkehr
- 620 Italienausführung (wohl nur 1976); außerdem Abgasreinigungsanlage wohl erst ab 9/84"
- 621 Kennzeichenschild Export (Wegfall Kennzeichenschildblende)
- 622 England-Ausführung (bis 31.01.1977)
- 623 Kennzeichenschildblende hinten für Folienschilder (ab 01.02.1978, bis 31.08.1979)
Saudi-Arabien-Ausführung (ab 01.04.1984)"
- 624 Schweden-Ausführung
- 625 Australien-Ausführung
- 626 Finnland-Ausführung
- 628 Schweiz-Ausführung (ab 01.04.1982)
- 629 Frankreich-Ausführung
- 630 ECE-Warndreieck
- 631 Verbandskasten
- 634 Wegfall Verbandskasten
- 635 Warndreieck und Verbandskasten
- 636 Wegfall Warndreieck
- 639 Wegfall Verbandskasten und Wegfall Warndreieck (Kombicode 634/636)
- 640 Leichtmetallräder 5-fach
- 644 Leichtmetallräder 5-fach und M+S-Haft-Gürtelreifen 4-fach (Kombicode 640/645)
- 645 M+S-Haft-Gürtelreifen 4-fach
- 646 Reifen 15-Zoll
- 647 M+S-Haft-Gürtelreifen 4-fach und Reifen 15-Zoll (Kombicode 645/646)
- 656 Bereifung Michelin
- 660 Kraftstoff 80 Liter
- 661 Kraftstoff 50 Liter
- 662 Kraftstoff 10 Liter
- 663 Kraftstoff 60 Liter
- 664 Kraftstoff 10 Liter und Verpackungsart VE III
- 665 Verpackungsart VE I
- 666 Kraftstoff 10 Liter und Verpackungsart VE II
- 667 Verpackungsart VE II
- 668 Verpackungsart VE III mit Styropor-Rammschutzleisten
- 669 Kraftstoff 10 Liter und Verpackungsart VE II
- 670 Motor-Restwärmeausnutzung (unklar, ob diese Option im W123 verfügbar war)
- 671 Keine Varta-Batterie
- 672 Motor-Restwärmeausnutzung und Batterie mit größerer Kapazität, Tropen (Kombicode 670/674)
- 673 Batterie mit größerer Kapazität (Serie bei Diesel)
- 674 Batterie mit größerer Kapazität, Tropen
- 677 Tropenbatterie
- 678 Tropenbatterie, keine Varta-Batterie und Reifen Vredestein (Holland)
- 682 Feuerlöscher montiert, 2 kg Halon
- 685 Feuerlöscher montiert und Typenschild mit Baujahrangabe (Kombicode 682/ 687)
- 687 Typenschild mit Baujahrangabe
- 688 Typenschild mit Baujahrangabe und Reifendruckvorschrift in Englisch
- 720 Dachreling (ab 8/78 Serie)
- 722 Gepäckbrücke integriert
- 724 Lastenverankerung (ab 9/79)
- 725 Wegfall Dachreling
- 731 Holzausführung Wurzelnuss
- 732 Holzausführung Zebrano
- 800 Modelljahr 1980
- 801 Modelljahr 1981
- 802 Modelljahr 1982
- 803 Modelljahr 1983
- 804 Modelljahr 1984
- 805 Modelljahr 1985
- 806 Modelljahr 1986
- 811 Lautsprecher – Soundpaket im Heck
- 812 Hecklautsprecher Stereo mit Überblendregler
- 818 Abgasprüfung
- 820 Touristenfahrzeuge USA, Japan, Australien
- 835 Kokosmatten naturfarben auf Teppichboden
- 837 Gummimatten anstelle Teppichboden
- 841 Wegfall Lehnenverriegelung für Klappsitz
- 842 Fahrersitz rechts mit klappbarer Lehne, für Teilkarossen
- 843 Fondsitzebank geteilt 2/3:1/3
- 844 Klappsitzbank im Laderaum inkl. 3 Kopfstützen und 2 Automatik-Sicherheitsgurten
- 845 Wegfall Fondsitzebank (nur bei Kombiwagen mit Ausstattung Stoff oder MB-TEX) - ab 01.07.1984 (wahr. nicht für W123 lieferbar)
- 847 3. Sitzreihe
- 849 Klappsitze (Holland)
- 850 Taxametereinbau Kienzle Argomatic - bis 31.12.1976 (wahr. nicht für W123 lieferbar)
- 856 Modellpflege 09/1982 (unbestätigt)
- 841 Taxametereinbau Kienzle Argo - bis 31.12.1976 (wahr. nicht für W123 lieferbar)
- 856 Modellpflege 09/1982 (unbestätigt)
- 870 Fahrersitzheizung elektrisch (bis 9/83)
- 871 Beifahrersitzheizung elektrisch (bis 9/83)
- 872 Sitzheizung elektrisch Fondsitze (wohl nur 1976)
- 873 Sitzheizung elektrisch Vordersitze 2-fach (ab 1984)
- 876 Fondbeleuchtung und Türkontakt Fondtüren
- 881 Kopfstützen im Fond (2-fach)
- 900 Fahnenstange, links
- 901 Fahnenstange, rechts
- 902 Standartenhalter, links
- 903 Standartenhalter, rechts
- 910 Lichtmaschine verstärkt (Drehstrom)
- 911 Hinweis auf Sonderaggregate
- 912 Federung und Bereifung 15 Zoll für erhöhte Zuladung
- 913 Einspritzung plombiert für Schweden und Spanien
- 918 Luftfilter mit Spannbandhalter für skandinavische Länder - ab 01.06.1978 bis 28.02.1979
- 919 Abgasreinigung für Südafrika - ab 01.09.1978
Abgasreinigung für USA, Kalifornien und Südafrika mit Schlüsselanlassung 2400
- 920 Türtasche rechts mit Deckel und Schloss
- 921 Türtasche links mit Deckel und Schloss
- 922 Verkleidung an Fondtür links/rechts mit großem Ascher
- 931 Tandeminnenspiegel
- 933 Hinweisschild für Taxi
- 934 Taxi Notalarmgerät
- 940 Wegstreckenzähler geeicht
- 947 Standartenhalter und Standartenstange, links
- 948 Standartenhalter und Standartenstange, rechts
- 964 Halterung und Aufsteckrohr für Rundumkennleuchte links
- 965 Halterung und Aufsteckrohr für Rundumkennleuchte rechts
- 966 Rundumkennleuchte blau
- 967 Rundumkennleuchte rot
- 970 Ausstattung Funkstreifenwagen
- 971 Polizei-Funkstreifenausführung Export
- 972 Polizei-Kripo-Ausführung (mit Funksprechgerät Telefunken)
- 973 Polizei-Sondereinsatzfahrzeuge Export
- 974 Polizei-Radarwagen
- 975 Notarzt-Wagen
- 976 Funkgerät und Fahrtenschreiber und Tarnung Vorrüstungsteile; Vorrüstung Funkgerät und Tarnung - bis 03/1977
Tierarzt-Wagen – ab 01.07.1981
- 977 Sonderschutz-Ausführung »A« - ab 01.11.1978
- 978 Krankenwagen-Sonderausführung
- 979 Sonderschutz-Ausführung - ab 01.01.1978
- 980 KFZ-Brief und ABE-Nummer auf Typschild für Exportfahrzeuge - ab 01.01.1980
- 981 KFZ-Brief Wegfall und ohne ABE-Nummer auf Typschild für Inlandsfahrzeuge - ab 01.08.1980
- 985 Zählcode
- 991 weiter vercodete Sonderausführungen siehe Produktionsauftrag I
- 992 weiter unvercodete Sonderausführungen siehe Produktionsauftrag I
- 993 Kombicode 991+992
- 994 Standwagen für Ausstellung
- 996 Verführwagen für Ausstellung
- 997 Standwagen für Ausstellung (Karosserie und Motor ausstellungsmäßig)
- 998 ET-Karossen
- 999 EDV-Steuercode

Lacke von 1976 bis 8/1979 (1.Serie)

Serienlackierungen:	Sonderlackierungen:	Metalliclackierungen:
040 - Schwarz	406 - Cayenneorange	172 - Anthrazitgrau
470 - Colorado beige	424 - Topasbraun	404 - Milanbraun
504 - Englischrot	516 - Mittelrot	419 - Ikonengold
606 - Ahorn gelb	568 - Signalrot	525 - Brilliantrot
737 - Classicweiß	618 - Mimosengelb	735 - Astralsilber
867 - Kaledoniengrün	623 - Hellelfenbein	861 - Silbergrün
903 - Blau	624 - Gelb	874 - Citrusgrün
922 - Pastellblau	673 - Saharagelb	876 - Zypressengrün
	740 - Pastellgrau	906 - Graublau
	825 - Tiefgrün	931 - Magnetitblau
	870 - Nickelgrün	
	904 - Dunkelblau	

Lacke von 9/1979 bis 8/1981 (2.Serie)

Serienlackierungen:	Sonderlackierungen:	Metalliclackierungen:
040 - Schwarz	476 - Goldbraun	172 - Anthrazitgrau
479 - Moorbraun	482 - Apricotorange	473 - Champagner
504 - Englischrot	501 - Orientrot	480 - Manganbraun
673 - Saharagelb	568 - Signalrot	581 - Inkarot
681 - Weizengelb	618 - Mimosengelb	735 - Astralsilber
737 - Classicweiß	623 - Hellelfenbein	876 - Zypressengrün
880 - Agavengrün	680 - Heliosgelb	877 - Petrol
934 - Chinablau	684 - Taigabeige	881 - Silberdistel
	740 - Pastellgrau	930 - Silberblau
	875 - Mangogrün	932 - Lapisblau
	904 - Dunkelblau	
	940 - Hansablau	

Lacke von 9/1981 bis 8/1982 (2.Serie)

Serienlackierungen:	Sonderlackierungen:	Metalliclackierungen:
427 - Braun	040 - Schwarz	172 - Anthrazitgrau
585 - Altrot	312 - Labradorblau	473 - Champagner
673 - Saharagelb	444 - Sandbeige	480 - Manganbraun
681 - Weizengelb	501 - Orientrot	735 - Astralsilber
737 - Classicweiß	568 - Signalrot	876 - Zypressengrün
751 - Liasgrau	623 - Hellelfenbein	877 - Petrol
803 - Riedgrün	684 - Taigabeige	881 - Silberdistel
900 - Surfblau	822 - Eibengrün	930 - Silberblau
	904 - Dunkelblau	932 - Lapisblau

Lacke von 9/1984 bis 1985 (3.Serie)

Serienlackierungen:	Sonderlackierungen:	Metalliclackierungen:
459 - Maroonbraun	040 - Schwarz	172 - Anthrazitgrau
540 - Barolorot	444 - Sandbeige	199 - Blauschwarz
681 - Weizengelb	568 - Signalrot	355 - Diamantblau
"737 - Classicweiß;"	623 - Hellelfenbein	473 - Champagner
751 - Liasgrau	684 - Taigabeige	480 - Manganbraun
803 - Riedgrün	822 - Eibengrün	578 - Pajettrot
900 - Surfblau	904 - Dunkelblau	702 - Rauchsilber
		735 - Astralsilber
		876 - Zypressengrün
		877 - Petrol
		881 - Silberdistel
		929 - Nautikblau



Farben

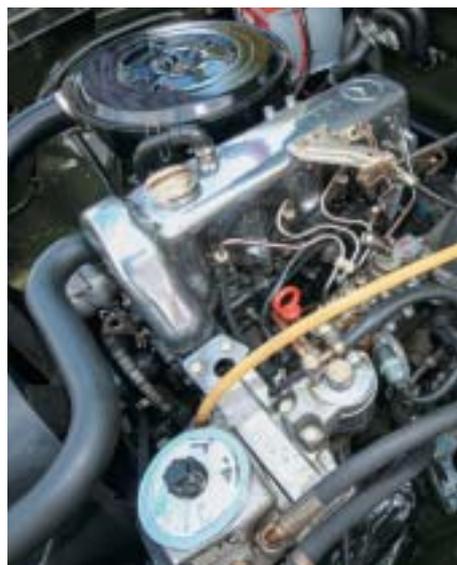
Während der Bauzeit wurden die Lackfarben den Trends mehrfach angepasst. Einige Farben wurden nur kurze Zeit geliefert und sind heute Raritäten. Die Farbänderungen fanden nicht mit den anderen Modellpflegemaßnahmen statt.



Code	Farbton	Zeitraum	Serie	Sonderfarbe	Metallic	Baureihe	
147	Arcticweiß	Jul. 85 - Dez. 85	X				3. Serie
172	Anthrazitgrau	Febr. 76 - Dez. 85			X	1. Serie	
199	Blauschwarz	Mai 84 - Dez. 85			X		3. Serie
312	Labradorblau	Juni 82 - Mai 84		X		2. Serie	3. Serie
355	Diamantblau	Mai 84 - Dez. 85			X		3. Serie
404	Milanbraun	Febr. 76 - März 79			X	1. Serie	
406	Cayenneorange	Febr. 76 - März 79		X		1. Serie	
419	Ikonengold	Febr. 76 - März 79			X	1. Serie	
424	Topasbraun	Febr. 76 - März 79		X		1. Serie	
427	Braun	Juni 82 - Mai 84	X			2. Serie	3. Serie
444	Sandbeige	Juni 82 - Dez. 85		X		2. Serie	3. Serie
459	Maroonbraun	Mai 84 - Dez. 85	X				3. Serie
470	Coloradobeige	Febr. 76 - März 79	X			1. Serie	
473	Champagner	Apr. 79 - Dez. 85			X	1. Serie	2. Serie
476	Goldbraun	Apr. 79 - Juni 82	X ab 7.81	X bis 7. 81		1. Serie	2. Serie
479	Moorbraun	Apr. 79 - Jul. 81	X			1. Serie	2. Serie
480	Manganbraun	Apr. 79 - Dez. 85			X	1. Serie	2. Serie
482	Apricotorange	Apr. 79 - Jul. 81		X		1. Serie	2. Serie
501	Orientrot	Apr. 79 - Mai 84		X		1. Serie	2. Serie
504	Englischrot	Febr. 76 - Juni 82	X			1. Serie	2. Serie
516	Mittelrot	Febr. 76 - März 79		X		1. Serie	
525	Brillantrot	Febr. 76 - März 79			X	1. Serie	
540	Barolorot	Mai 84 - Dez. 85	X				3. Serie
568	Signalrot	Febr. 76 - Dez. 85		X		1. Serie	
581	Inkarot	Apr. 79 - Jul. 81			X	1. Serie	2. Serie
585	Altrot	Juni 82 - Mai 84	X			2. Serie	3. Serie
587	Pajetrot	Mai 84 - Dez. 85			X		3. Serie
606	Ahornengelb	Febr. 76 - März 79	X			1. Serie	
618	Mimosengelb	Febr. 76 - Jul. 81		X		1. Serie	2. Serie
623	Hellelfenbein	Febr. 76 - Dez. 85		X		1. Serie	2. Serie
624	Gelb	Febr. 76 - März 79		X		1. Serie	
673	Saharagelb	Febr. 76 - Mai 84	X ab 4.79	X bis 4.79		1. Serie	2. Serie
680	Heliosgelb	Apr. 79 - Juni 82		X		1. Serie	2. Serie
681	Weizengelb	Apr. 79 - Jul.85	X			1. Serie	2. Serie
684	Taigabeige	Apr. 79 - Dez. 85		X		1. Serie	2. Serie
690	Hellocker	Jul. 85 - Dez. 85	X				3. Serie
702	Rauchsilber	Mai 84 - Dez. 85			X		3. Serie
735	Astralsilber	Febr. 76 - Dez. 85			X	1. Serie	
737	Classicweiß	Febr. 76 - Jul. 85	X			1. Serie	2. Serie
740	Pastellgrau	Febr. 76 - Juni 82		X		1. Serie	
751	Liasgrau	Juni 82 - Dez. 85	X				2. Serie
803	Riedgrün	Juni 82 - Dez. 85	X				2. Serie
822	Eibengrün	Juni 82 - Dez. 85		X			2. Serie
825	Tiefgrün	Febr. 76 - März 79		X		1. Serie	
861	Silbergrün	Febr. 76 - März 79			X	1. Serie	
867	Kaledoniengrün	Febr. 76 - März 79	X			1. Serie	
870	Nickelgrün	Febr. 76 - März 79		X		1. Serie	
874	Citrusgrün	Febr. 76 - März 79			X	1. Serie	
875	Mangogrün	Apr. 79 - Juni 82		X		1. Serie	2. Serie
876	Zypressengrün	Febr. 76 - Dez. 85			X	1. Serie	
877	Petrol	Apr. 79 - Dez. 85			X	1. Serie	2. Serie
880	Agavengrün	Apr. 79 - Juni 82	X			1. Serie	2. Serie
881	Silberdistel	Apr. 79 - Dez. 85			X	1. Serie	2. Serie
900	Surfblau	Juni 82 - Dez. 85	X				2. Serie
903	Blau	Febr. 76 - März 79	X			1. Serie	
904	Dunkelblau	Febr. 76 - Dez. 85		X		1. Serie	2. Serie
906	Graublau	Febr. 76 - März 79			X	1. Serie	
922	Pastellblau	Febr. 76 - März 79	X			1. Serie	
929	Nautikblau	Mai 84 - Dez. 85			X		3. Serie
930	Silberblau	Apr. 79 - Mai 84			X	1. Serie	2. Serie
931	Magnetitblau	Febr. 76 - März 79			X	1. Serie	
932	Lapisblau	Apr. 79 - Mai 84			X	1. Serie	2. Serie
934	Chinablau	Apr. 79 - Juni 82	X			1. Serie	2. Serie
940	Hansablau	Apr. 79 - Juni 82		X		1. Serie	2. Serie
040	Schwarz	Febr. 76 - Dez. 85	X bis 6.82	X ab 6.82		1. Serie	2. Serie

Technische Daten

Limousinen Benziner	200	200	230	230E	250	280	280E
Motorbaumuster	M115	M102	M115	M102	M123	M110	M110
Zylinder	4	4	4	4	6	6	6
Hubraum	1988 cm ³	1997 cm ³	2307 cm ³	2299 cm ³	2525 cm ³	2746 cm ³	2746 cm ³ - >=
Leistung	94 PS - 4800 /min 69 kw - 4800 /min	109 PS - 5200 /min 80 kw - 5200 /min	109 PS - 4800 /min 80 kw - 4800 /min	136 PS - 5100 /min 100 kw - 5100 /min	125 PS - 5500 /min 95 kw - 5500 /min 140 PS - 5500 /min 103 kw - 5500 /min	156 PS - 5500 /min 115 kw - 5500 /min	177 PS - 6000 /min 130 kw - 6000 /min 185 PS - 5800 /min 136 kw - 5800 /min
Drehmoment	158Nm - 3000 /min	170Nm - 3000 /min	186 Nm - 3000 /min	205 Nm - 3500 /min	196 Nm - 3500 /min	223 Nm - 4000 /min	240 Nm - 4500 /min
Gemischaubereitung	Flachstromvergaser Stromberg	Flachstromvergaser Stromberg	Flachstromvergaser Stromberg	mech.Einspritzung Bosch KA Jetronic	Doppelregister Vergaser	Doppelregister Vergaser	mech. Einspritzung Bosch KA Jetronic
Leergewicht	1340 kg	1340 kg	1350 kg	1360 kg	1360 kg	1455 kg	1460 kg
Tankinhalt	65 l	65 l	65 l	65 l	65 l ab 6.81 80 l	80 l	80 l
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	168 km/h	170km/h	180 km/h	180 km/h / 185 km/h	190 km/h	200 km/h / 205 km/h
Stückzahl	158772	217315	195920	245888	114796	33206	126004
Bauzeitraum	2.1976 - 8.1980	8.1980 - 11.1985	2.1976 - 8.1980	7.1980 - 11.1985	4.1976 - 12.1985	12.1975 - 7.1981	12.1975 - 12.1985



Diesel OM616

Limousinen Diesel	200 D	220 D	240 D	300 D
Motorbaumuster	OM615	OM615	OM616	OM617
Zylinder	4	4	4	5
Hubraum	1988 cm ³	2197 cm ³	2404 cm ³	3005 cm ³
Leistung	55 PS - 4200 /min 40 kw - 4200 /min 60 PS - 4400 /min 44 kw - 4400 /min	60 PS - 4200 /min 44 kw - 4200 /min	65 PS - 4200 /min 48 kw - 4200 /min 72 PS - 4400 /min 53 kw - 4400 /min	80 PS - 4000 /min 59 kw - 4000 /min 88 PS - 4400 /min 65 kw - 4400 /min
Drehmoment	113Nm - 2400 /min	126Nm - 2400 /min	137 Nm - 2400 /min	172 Nm - 2400 /min
Gemischaubereitung	Vierstempelpumpe Bosch	Vierstempelpumpe Bosch	Vierstempelpumpe Bosch	Fünfstempelpumpe Bosch
Leergewicht	1375 kg	1380 kg	1505 kg	1565 kg
Tankinhalt	65 l	65 l	70 l	70 l
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h / 135 km/h	135 km/h	143 km/h	148 km/h / 155 km/h
Stückzahl	378138	56736	448986	324718
Bauzeitraum	2.1976 - 4.1985	2.1976 - 3.1979	2.1976 - 11.1985	2.1976 - 11.1985



Benziner M102

Coupés	230 C	230 CE	280 C	280 CE
Motorbaumuster	M115	M102	M110	M110
Zylinder	4	4	6	6
Hubraum	2307 cm ³	2299 cm ³	2746 cm ³	2746 cm ³
Leistung	109 PS - 4800 /min 80 kw - 4800 /min	136 PS - 5100 /min 100 kw - 5100 /min	156 PS - 5500 /min 115 kw - 5500 /min	177 PS - 6000 /min 130 kw - 6000 /min 185 PS - 5800 /min 136 kw - 5800 /min
Drehmoment	186 Nm - 3000 /min	205 Nm - 3500 /min	223 Nm - 4000 /min	240 Nm - 4500 /min
Gemischaubereitung	Flachstromvergaser Stromberg	mech.Einspritzung Bosch KA Jetronic	Doppelregister Vergaser	mech. Einspritzung Bosch KA Jetronic
Leergewicht	1375 kg	1380 kg	1445 kg	1450 kg
Tankinhalt	65 l	65 l	80 l	80 l
Höchstgeschwindigkeit	170km/h	180 km/h	190 km/h	200 km/h / 205 km/h
Stückzahl	18675	29858	3704	32138
Bauzeitraum	6.1977 - 6.1980	4.1980 - 8.1985	4.1977 - 3.1980	4.1977 - 8.1985

T-Modelle Benziner	200 T	230 T	230 TE	250 T	280 TE
Motorbaumuster	M102	M115	M102	M123	M110
Zylinder	4	4	4	6	6
Hubraum	1997 cm ³	2307 cm ³	2299 cm ³	2525 cm ³	2746 cm ³
Leistung	109 PS - 5200 /min 80 kw - 5200 /min	109 PS - 4800 /min 80 kw - 4800 /min	136 PS - 5100 /min 100 kw - 5100 /min	125 PS - 5500 /min 95 kw - 5500 /min 140 PS - 5500 /min 103 kw - 5500 /min	177 PS - 6000 /min 130 kw - 6000 /min 185 PS - 5800 /min 136 kw - 5800 /min
Drehmoment	170Nm - 3000 /min	186 Nm - 3000 /min	205 Nm - 3500 /min	196 Nm - 3500 /min	240 Nm - 4500 /min
Gemischaubereitung	Flachstromvergaser Stromberg	Flachstromvergaser Stromberg	mech.Einspritzung Bosch KA Jetronic	Doppelregister Vergaser	mech. Einspritzung Bosch KA Jetronic
Leergewicht	1455 kg	1470 kg	1475 kg	1495 kg	1545 kg
Tankinhalt	70 l	70 l	70 l	70 l	70 l
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h	170km/h	180 km/h	180 km/h / 185 km/h	205 km/h
Stückzahl	18860	6884	42284	7704	19789
Bauzeitraum	11.1980 - 1.1986	5.1978 - 4.1980	4.1980 - 1.1986	5-1978 - 8.1982	5.1978 - 1.1986

T-Modelle Diesel	240 TD	300 TD	300 TDT
Motorbaumuster	OM616	OM617	OM617
Zylinder	4	5	5
Hubraum	2404 cm ³	2998 cm ³	2998 cm ³
Leistung	65 PS - 4200 /min 48 kw - 4200 /min 72 PS - 4400 /min 53 kw - 4400 /min	80 PS - 4000 /min 59 kw - 4000 /min 88 PS - 4400 /min 65 kw - 4400 /min	125 PS - 4350 /min 92 kw - 4359 /min
Drehmoment	137 Nm - 2400 /min	172 Nm - 2400 /min	250 Nm - 2400 /min
Gemischaubereitung	Vierstempelpumpe Bosch	Fünfstempelpumpe Bosch	Fünfstempelpumpe Garret Turbolader
Leergewicht	1505 kg	1565 kg	1610 kg
Tankinhalt	70 l	70 l	70 l
Höchstgeschwindigkeit	143 km/h	148 km/h / 155 km/h	165 km/h
Stückzahl	38903	36874	28219
Bauzeitraum	5.1978 - 1.1986	5.1978 - 1.1986	10.1980 - 1.1986



Benziner M110

Stoffe / Polster

Die verfügbaren Polsterungen sind auch im Internet auf unserer Homepage www.vfw123.de im Bereich »123-Kartei« aufgelistet, in Farbe und mit Realbildern im Fahrzeug fotografiert:
<http://www.vfw123.de/node/26>

**Serie 1: Stoff »Geflecht«. Muster »Rhombe« für alle Coupes und 280er Limo**

Stoff	MB-TEX	Leder	Velours
001 - schwarz	101 - schwarz	201 - schwarz	901 - anthrazit
002 - blau	102 - blau	202 - blau	902 - blau
003 - tabak	103 - tabak	203 - tabak	903 - tabak
004 - bambus	104 - bambus	204 - bambus	904 - bambus
005 - pergament	105 - pergament	205 - pergament	905 - pergament
006 - moos	106 - moos	206 - moos	906 - moos

Serie 2: Stoff »Fischgrät«. Muster »Skala« für alle Coupes und 280er Limo

Stoff	MB-TEX	Leder	Velours
031 - schwarz	131 - schwarz	231 - schwarz	931 - schwarz
032 - blau	132 - blau	232 - blau	932 - blau
034 - dattel	134 - dattel	234 - dattel	934 - dattel
035 - creme	135 - creme	235 - creme	935 - creme
036 - olive	136 - olive	236 - olive	936 - olive
037 - siena	137 - siena	237 - siena	937 - siena

Serie 3: Stoff »Streifen« für alle Modelle

Stoff	MB-TEX	Leder	Velours
051 - schwarz	151 - schwarz	251 - schwarz	951 - anthrazit
052 - blau	152 - blau	252 - blau	952 - blau
054 - dattel	154 - dattel	254 - dattel	954 - dattel
055 - creme	155 - creme	255 - creme	955 - creme
056 - dunkelolive	156 - dunkelolive	256 - dunkelolive	956 - dunkelolive
057 - hennarot	157 - hennarot	257 - hennarot	957 - hennarot

Polstermuster / Stoffmuster**1. Serie** von Februar 1976 bis September 1979

200D – 250, T-Modell



280 / 280E, Coupé

**2. Serie** von September 1979 bis September 1982

200D – 250, T-Modell



280 / 280E, Coupé

**3. Serie** von September 1982 bis Dezember 1985

Alle Modelle



Verein für Freunde des W 123 e.V.

Aufnahmeantrag zur Mitgliedschaft

- Ja, ich will Mitglied werden** **Einzelmitgliedschaft**
 Ja, wir wollen Mitglied werden **Familienmitgliedschaft**

Angaben zur Person:

Vor- und Nachname: _____

Straße und Hausnummer: _____

PLZ und Wohnort: _____

Geburtsdatum: _____ Beruf: _____

Telefon/Fax/Mobil: _____ / _____ / _____

E-Mail-Adresse: _____

Mitglied in anderen MB-Clubs: Nein Ja, im _____

ADAC-Mitgliedsnummer: _____

Ich fahre folgendes Fahrzeug:

MB W123 Modell: _____ EZ: _____

Zulassung ganzjährig Saison 07-Kennzeichen H-Kennzeichen abgemeldet

Farbe: _____ Innenausstattung: _____

Bemerkungen zum Fahrzeug:

Hiermit berechige ich den VFW 123 e.V. widerruflich, den jährlichen Mitgliedsbeitrag von meinem unten aufgeführten Konto abzubuchen. Der Mitgliedsbeitrag wird wie folgt berechnet:

Mitgliedsbeitrag jährlich (Einzel - / Familienmitgliedschaft)	45,00 / 60,00 Euro
Mitgliedsbeitrag bei Eintritt ab 1.09. des laufenden Jahres	22,50 / 30,00 Euro
Einmalige Aufnahmegebühr	21,50 Euro

Meine Bankverbindung (bitte in Druckbuchstaben ausfüllen):

Name des Kontoinhabers: _____

IBAN _____ BIC _____

Bank: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____



Verein für Freunde des W 123 e.V.

Anschrift der Geschäftsstelle:

Sven Baas

Kirchstrasse 19, D-71277 Rutesheim

Telefax 071 52/35 72 49

info@vfw123.de

www.vfw123.de

www.w123-kartei.de

www.w123-kaufberatung.de