



Hat man sich mit dem Mercedes W123 angefreundet und sich für eine Karosserieform (Coupé, Limousine oder T-Modell) entschieden, gilt es sich im Detail über allgemeine Schwachpunkte und Mängel zu informieren:

FRONT - MOTORRAUM

Obwohl der Mercedes W123 zu den jüngsten Klassikern zählt, sind kaum noch rostfreie Exemplare zu finden. Häufigster Angriffspunkt der Korrosion sind die vorderen Kotflügel, im Bereich der Wartungsfuge unterhalb der Stoßstangenecken, im Bereich der unteren A-Säulenverschraubung und die obere Verschraubkante im Motorraum.

Spätere Exemplare, Serie '3' ab ca. 1982, tragen einen 180°-Kunststoff-Innenradhausschutz. Dieser verhindert zu großen Teilen, dass sich im Kotflügelbereich Ablagerungen bilden und Rostherde schüren. Im Motorraum sollte das Augenmerk gelenkt werden auf: die Stehbleche, dem Bereich unter dem Batterieblech, der Ablauf in Nähe des Bremskraftverstärkers und den Vertiefungen unter den Scheinwerfern (optionale Montage von einer Scheinwerferreinigungsanlage). Ganz besonders kritisch sind die Haubenscharnirtaschen, die einen unzulänglichen Ablauf haben. Oft verstopft und nie gewartet hilft der gammelnnde Modder hier dem Rost – hier ist eine Instandsetzung (Schweißen) so gut wie unbezahlbar. Das Ausreißen der Scharnierbefestigung ist Folge mangelnder Behandlung mit etwas Fett. Bei allen Verbauungen im Motorraum (ABS-Regelinheit, Niveaubehälter), die auf den Radhäusern befestigt sind, ist auf Rost an den Verschraubpunkten zu achten, selbst hinter dem Zündsteuergerät (Benziner-/Einspritzmodelle) kann es sein, dass das Blech angefressen ist. Ein heikler Bereich ist das Stehblech der A-Säule hinter den Kotflügeln. Durchrostungen an dieser Stelle sorgen für Wasser im Innenraum. Erfreulich ist dagegen, dass der mittig zwischen den Lüftungsgittern befindliche Wasserkasten im Vergleich zu seinem Vorgänger (W114/W115) völlig problemlos ist. In ihm sitzen der Scheibenwischermotor und -gestänge, sowie die Verbindung zum Lüfter.

Alle W123 sind wie folgt 3-fach gekennzeichnet: ein in Wagenfarbe überlackiertes Blechschild auf der Kühlertraverse rechts vom Haubenschloss, auf welchem die 3-4-stelligen Produktionscodes eingestanz sind und Dinge wie Farbe/Lack und Ausstattung verraten. Ferner links vom Haubenschloss ist das genietete Mercedes-Typschild (silber/schwarz) und letztendlich, die ins Blech geschlagene Fahrgestellnummer mittig an der Schottwandoberkante, knapp unter der Gummidichtung.

RUNDUM

Interessenten die sich vom Vorderwagen zum Heck des Wagens vorarbeiten, treffen oft auf durchgerostete Türböden (speziell im Bereich der Dichtungssicke), hakende Türfangbänder, die bald die Tür blockieren lassen können, Rostblasen unter den Kunststoffeinstiegsleisten durch scheuernden Dreck und Durchrostungen am Fuß der B-Säule (beim Coupé der Übergang zum Heckseitenteil). Den hinteren Radläufen ist ein eigenes Kapitel zu widmen: von der Spitze, den Bogen entlang bis zum Heck können diese wegrosten. Meist ist auch der Innenradlauf mit betroffen, was eine Instandsetzung aufwendig macht. Der klassische Kontrollgriff zur Entlarvung von gepfuschten Blecharbeiten ist, mit den Fingern in die Sicke rundum zu fassen; sie sollte der Länge nach frei von Dreck oder Dichtmasse sein. Eine undichte Heckscheibe kann das absolute Aus sein: erst tropft es in den Ecken in den Kofferraum. Mit der Zeit quellen in den Ecken die drei aufeinander treffenden Bleche auf und der Scheibenrahmen rostet durch. Eine großflächige Lackierung dieses Bereiches ist nach dem Schweißen unausweichlich. Beim Coupé sind die Abläufe der hinteren Seitenfensterkästen zu kontrollieren: es handelt sich um 3 Bohrungen an der Unterseite hinter der Zierleiste. Besondere Beachtung beim T-Modell (Kombi) gilt der Heckklappe (wegrosten von innen) und dem Bereich der Ladekante bis rüber zu den Rückleuchtentöpfen. Beim Coupé und der Limousine sorgen undichte Heckleuchtengummis für Wasser im Kofferraum. Die hinteren Chrom-Stoßstangenecken der Coupés, wie auch bei der 280er Limousine, können ganz extrem das Opfer von Dreck- und Salzfraß werden; das Neuteil ist teuer!

DACH

Eine Coupé-Spezialität sind Rostblasen im Übergang von der C-Säule zum hinteren Kotflügel: verstopfte Entlüftungen sorgen für gestaute Feuchtigkeit - man achte auf Blasen unterm Lack. Verstopfte Wasserabläufe sind auch schuld daran, dass Fahrzeuge mit Schiebedach oft am Rand des Schiebedachkastens weggammeln, zumindest aber eine Quelle für einen Wassereintritt im Innenraum sind, wenn die Abflussröhrchen in den Kastenecken abgerostet sind. Manchmal trifft man auch auf erhebliche Lackschäden durch unsanft montierte Dachgepäckträger, deren Verschraubungen auf die Regenrinne gesetzt werden. Beim T-Modell kann sich derjenige glücklich schätzen, der zusätzlich zur Dachreihung noch die Dachflächenstreben besitzt.

UNTENRUM

Ohne Hebebühne nicht offensichtlich erkennbar, ist der Unterboden der den Umwelteinflüssen exponierteste und wenig gepflegte Bereich.

Über die Jahre hat eigentlich leider so ziemlich jeder W123-Vorbesitzer auf essentielle Dinge wie Unterbodenwäsche (Wintersalzentfernung) und Hohlraumversiegelung/Korrosionsschutz verzichtet. Das durchgerostete Ergebnis sind: Schwellerspitzen, marode Längsträger, aufgerostete Wagenhebeaufnahmen (das Blech drum herum), durchgerostete Hinterachs-Schräglener, die innenseitigen Kofferraumecken in Nähe des Abflusses, das Querblech vor der Hinterachse, sowie die Heckschürze speziell im Auspuffbereich. Die Sprit- und Bremsleitungen aus Metall sollte man sich auch ansehen; die Bremsschläuche dürfen keine Risse oder Blasen haben und wurde die Bremsflüssigkeit regelmäßig gewechselt (alle 2 Jahre). Ist der Endtopf (Auspuff) noch gut?

LENKUNG - FAHRWERK - ANTRIEB

Die für heutige Verhältnisse immer noch für gute Handlungseigenschaften verantwortliche Vorderachse, glänzt mit der Zeit durch Schwammigkeit wegen Spiels in allen Teilen: ausgeschlagene Kugelgelenkköpfe, die oberen Querlenker, die 3 Spurstangen, ein undichter Lenkungsämpfer. Die Achsteile sind allzeit selbst im Zubehör zu bekommen und die Werkstattkosten halten sich für diese Arbeiten in Grenzen. Der Verschleiss der Servolenkung ist etwas heikler zu beheben: der Wechsel der ähnlich einer kleinen Hardyscheibe wirkenden Gummibuchse in der Lenkstange und der eventuelle Tausch des Lenkgetriebes (einmalig nur von einem Fachmann nachstellbar) sind teuer. Ein 'Poltern' von der Hinterachse kommend, deutet entweder auf eine ausgeschlagene Antriebswelle oder rührt von der Kardanwelle, dank defekten Kreuzgelenken und/oder ausgeschlagenem Kardanwellenmittellager. Weitere Punkte sind gebrochene Achsfedern dank häufiger Ausreizung der höchsten Zuladung, ein schwitzendes Differenzial, aufgequollene Getriebegummilager, gebrochener Motoranschlag, schwergängige oder schwächelnde Feststellbremse (versäumte Nachstellung oder Blockage in der Seilzugführung). Ein abgegriffenes Lenkrad und abgenutzte Pedalgummis unterstreichen gern Laufleistungen ab ca. 150tkm und mehr.

Ins Geld gehen können defekte Automatikgetriebe: bei hochdrehenden Gängen (verschlissene Bremsbänder, verstellter Modulierdruck) und bei zu frühen, ruckartigen Schaltvorgängen (verschlissene Kupplung) hilft ein Nachstellen wohl nicht mehr.

Allerdings lässt sich dieses Resultat präventiv vermeiden, indem man ggf. einen vom Vorbesitzer gern versäumten Automatiköl- und Filterwechsel vornimmt - so manch ein Taxibetrieb kennt sich mit diesem Thema sehr gut aus. Weniger anfällig sind die ab Werk etwas hakeligen Schaltgetriebe, größtenteils als 4-Gang verbaut, das 5-Gang ist heute begehrt.

INNENRAUM - AUSSTATTUNG

In einer TV-Sendung hieß es mal: 'Mein Benz ist meine Burg'; das kann man recht wörtlich nehmen. Sachlich, übersichtlich, schnörkellos, aber dennoch angenehm und funktional - vor allem robust, so stellt sich der Innenraum dar. Ein 'Volant', das dank seines Durchmessers eine Servo kaum vermissen lässt, ein gepolstertes Armaturenbrett mit 4 Lüftungsdüsen, langstreckentaugliche Liegesitze mit serienmäßigen Kopfstützen, serienmäßige Fahrer- und Beifahrergurte (optional ab 1983 mit Straffsystem), sowie pflegeleichte, in Teilen herausnehmbare Teppichelemente und eine gute Rundumsicht. Die verwindungssteife Karosserie lässt selbst beim Coupé mit seiner fehlenden B-Säule kein Knarzen oder Quietschen von Innenraumelementen aufkommen.

Die Sonderausstattungsliste ist für damalige Zeiten schier exorbitant: Zentralverriegelung (unterdruckgesteuert), Tempomat, Leichtmetallräder, Leder- oder Velourspolster, Edelholzverkleidungen, Klimaautomatik, Airbag ab 1983, el. Fensterheber (2- oder 4-fach), el. Stahlschiebedach, el. Antenne, Becker-Stereo-Radio mit Kassette und 4 Lautsprechern (Steuerung per Überblendregler), Color-Verbundglas, Microphaser-Heckscheibenheizung, Autotelefon, Klappmittellarmlehne, Drehzahlmesser und und und...

Soviel dazu, nun zu den Schwächen - der Innenraum ist nicht allein auf optische Mängel zu prüfen, denn Wasser im W123 ist durchaus ein leidiges Thema. Nebst dem erwähnten leckenden Schiebedachkastenrahmen ist eine unter dem PVC-Unterbodenschutz bis zum üblen Stadium durchgerostete Spritzwand der Grund für einen gnadenlosen Wassereintritt - daher: immer unter die Teppiche schauen (auch hinten) und nach Feuchte fühlen!

Und: längst nicht mehr alle Ausstattungselemente sind zu bekommen. Serienfarben von 1976 bis 1980 sind so gut wie gar nicht mehr neu zu haben. Die Stellelemente der Zentralverriegelung werden gern undicht, Tempomatregler fallen aus, das Leder wird brüchig und Sitzfedern brechen einstweil, Schiebedächer haken bis zur Öffnungsverweigerung, die el. Fensterheber werden schwergängig und die Kompressoren der Klimaanlage sind undicht, sowie sich lösende Holzzierleisten durch Innenraumhitze und gerissene Armaturenbretter (besonders die blauen) dank mangelnder Colorverglasung. Eine 'tanzende' Tachonadel wegen einer ausgenudelten Tachowelle kann dagegen fast vernachlässigt werden.

Schön wenn so kleine Details wie das Bordwerkzeug, die Dokumentenmappe oder das Schlüsselmäppchen noch vorhanden sind. Dennoch, keine Ersatzteilversorgung, egal ob neu oder gebraucht, ist so gut und reichhaltig, wie beim Mercedes W123 - manche Teile günstig, manche teurer.

MOTOREN

Sie sind im Schnitt grundweg robust und langlebig - die Diesel von 200, 220, 240 bis 300 sind legendär und fahren in Afrika noch ewig über den 500.000sten km hinaus. Die Benziner können bei guter Einstellung sogar noch heute mit aktuellen Spritverbrauchswerten mithalten (200, 230E ca. Schnitt 10L), lediglich die großen Vergasermotoren, wie der 250 oder 280/280C sind ausgesprochene 'Trinker' jedoch heute schon gesuchte Exoten. Dazu kommt noch, dass dank mangelndem 'altem' Werkstattwissen Fehler in der Vergaseranlage kaum noch korrekt diagnostiziert werden.

Gewissenhaft eingehaltene Oelfilter- und Oelwechselintervalle vorausgesetzt, sind nur wenige Punkte bei den Benzinern im Hinterkopf zu behalten:

- beim M102-4-Zylinder (200, 230E/CE) ist ein Steuerkettenwechsel vor Erreichen der 180- bis 200tst km günstiger, als krumme Ventile durch einen Kettenriss. Dazu auch den Kettenspanner samt Schlitten mit wechseln. Beim 200 sollte der ATF-Füllstand des Vergassers regelmäßig kontrolliert werden. Bei beiden ist am 3en Auslass gern der Krümmer gerissen, was bei Fahrzeugen mit G-Kat gern zu Mehrverbrauch dank falscher Motorregelung durch die Lambdasonde führt.

- beim M110-6-Zylinder (280/280E) sind ein Tausch der Ventilschaftdichtungen um 200tkm empfehlenswert. Eine 'werksseitige Inkontinenz' am Nockenwellenkasten, der sogar bei Mercedes einfach kostengünstig und wirksam mit etwas Silikon gedichtet wird - kein Grund zur Besorgnis. Zusätzlich sind gern der vordere Kurbelwellendichtring und die Oelwanne undicht.

Bei beiden Typen gilt: Bleiersatz ist dank werksseitig härterer Ventilsitze schon seit den frühen 70ern nicht notwendig. Regelmäßig die Ventile einstellen ist wichtig, denn Hydrostößel kamen erst 1985 mit dem '190er'. Zögerliches Startverhalten ist bei beiden möglich und rührt oft von mangelndem Druck in der Kraftstoffleitung durch ein defektes Rückschlagventil der Benzinpumpe (Verdächtige wie Kaltstartventil, Warmlaufregler oder Zusatzluftschieber sind es seltener).

FAZIT

Lassen Sie sich nicht erschrecken - kontrollieren Sie alles, nehmen Sie vielleicht noch zusätzlich einen Fachmann mit und treffen Sie dann Ihre Entscheidung - *die bessere Karosse, ist das bessere Auto!*

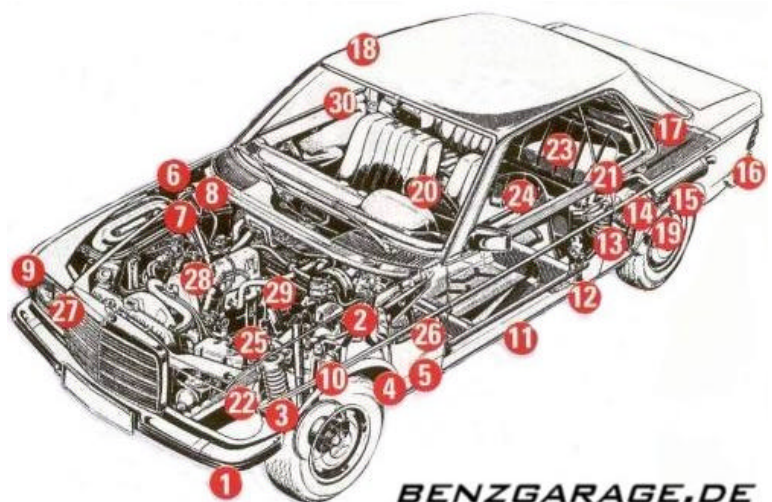
Mit dem W123 erwerben Sie einen anspruchslosen, robusten und zum Klassiker reifenden 'Youngtimer', der voll Alltags- und Reisetauglich ist.

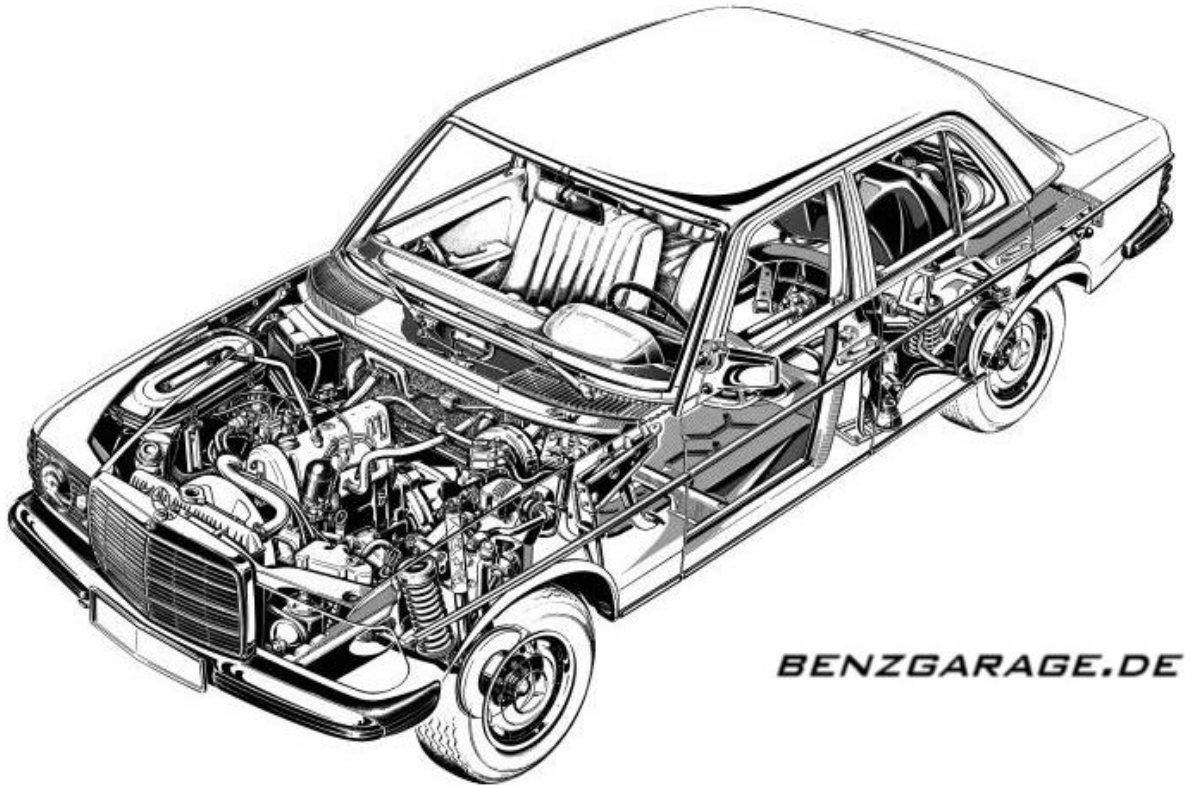
Ich wünsche Ihnen viel Glück bei der Suche!

Florian Dietrich

CHECKLISTE

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1 Wartungsfuge | 16 Heckschürze |
| 2 Wasserabläufe | 17 C-Säulenentlüftung |
| 3 Querlenker | 18 Schiebedachkasten |
| 4 Schweller Spitze | 19 Radlager |
| 5 A-Säule | 20 Lenkung |
| 6 Befestigungskante | 21 Türflucht |
| 7 Batterieblech | 22 Vorderachse |
| 8 Haubenscharniere | 23 Differenzial |
| 9 Lampentöpfe | 24 Kardanwelle |
| 10 Federbeindom | 25 Motor-/Getriebelager |
| 11 Türböden | 26 Feststellbremse |
| 12 Wagenheberaufnahme | 27 Scheinwerfer |
| 13 Schraeglenker | 28 Motor |
| 14 Antriebswelle | 29 Getriebe |
| 15 Radläufe | 30 Fensterheber |





BENZGARAGE.DE

Ablaufmulden links und rechts im Motorraum



Frontschürzenecken



Türunterkanten



Stoßstanecken
Scharnierbereich



Fussräume unter den Teppichen



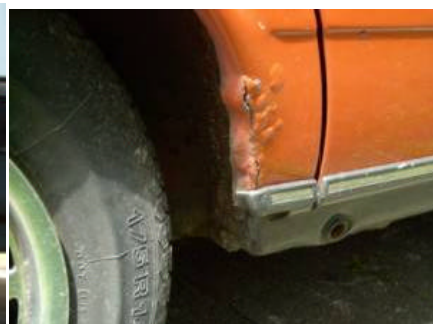
Undichte Heckscheibe im



Kofflflügelunterkanten



Radläufe



Wagenheberaufnahme

