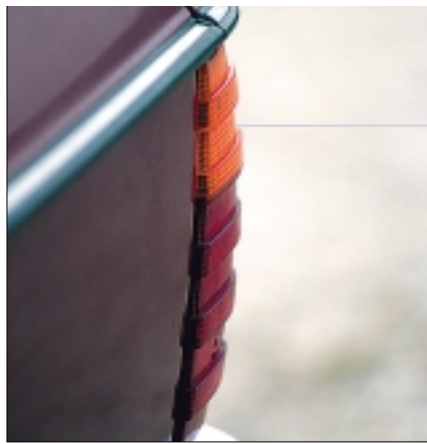
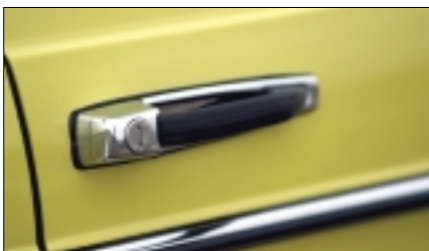


Mercedes W 123



De serie heeft inmiddels voor de eerste jaargangen zijn kwart eeuwfeest gevierd. En de 'T' is de eerste klassieke Mercedes-Benz Stationcar aller tijden. Nu te koop aangeboden als 'Klassieker', 'Liefhebbersauto' of 'Auto met Ervaring'. Begeerlijk voor praktische liefhebbers van het merk. Klassiek en dagelijks probleemloos inzetbaar... Het beste van twee werelden dus. Met dank wijlen Robert Palmer.



*Vooralsnog droomt
Mercedes-Benz weg
over nieuwigheden
zoals Wankelmotoren*

Aan het eind van de zestiger jaren spon Mercedes-Benz goed garen met de productie van de 114/115 serie. Maar met de verkopen van de Streep-Acht serie nog volop in de lift begonnen de tekenaars van Mercedes al weer aan de opvolger.

Perfectie als norm



114, 115, 123...

De auto die nu wordt erkend als de 'laatste echte Mercedes'. Vanuit die voorbeeldhoek: de 123-serie is de laatste generatie Mercedes - dat is een clubintern liefkozend gehanteerde koosmeervoud - die zonder het schrille gekrijs van budgetbewakende roofvogels werd gemaakt. Tot aan 1985 had Mercedes-Benz immers domweg geen concurrentie. De strategie was eenvoudig: zonder op de kosten te letten maakte de fabriek de best mogelijke auto; op de kale kostprijs kwam vervolgens 20%. Dat gaf de eindprijs en de mensen vochten er om. De Ster straalde meer dan helder...

Het resultaat van alle voorwerk werd in januari gepresenteerd in 1976 in het toen al zonnige Zuid-

Frankrijk. Gepresenteerd als waardige erfopvolgers van de Baureihe W114-115. De levertijden liepen al snel op tot twee jaar. Gebruikte exemplaren - met name de 'Jahreswagen' waar het bedrijfs personeel het kooprecht op had - werden boven de nieuwprijs verhandeld. De laatste Mercedes serie die met zijn op de 'Strich-8 gebaseerde techniek zijn roots nog had in principeel denken en niet in de windtunnel. En nog niet het resultaat van kil calculeren was. Met verchromde versiering en de voor die periode kenmerkende wigvorm. Onderhoudsvriendelijkheid en comfort stonden met dikke viltstiftletters in het boek van eisen. En zowel de passieve - als actieve - veiligheid zouden op een beduidend hoger plan moeten komen. Ze zouden zelfs een mondiale voor-

beeldfunctie moeten hebben. Even terzijde: daar zat ook praktische ervaringsdeskundigheid achter. Zo zijn de geribbelde - bij vervuiling meer licht doorlatende - achterlichten bedacht nadat één van Mercedes' ontwikkelingsmensen achterop een Capri met vervuilde achterlichten klapte... De windgeleiders bij de zijramen hielden diezelfde ramen effectief schoon... En verminderden ook nog het windgeruis. Bij dat streven naar meer veiligheid was de vervanging van de 'Eigenlenk Pendelachse' door de evolutie daarvan, de 'Diagonal Pendelachse', maar één onderdeel daarvan. Kijk maar in het lijstje op de 'in één oogopslag pagina's! In de kantlijn droomde Mercedes-Benz nog even weg over nieuwigheden zoals Wankelmotoren, maar de ons mon-



Solide viercilinder; niet sportief, maar gaat nooit kapot



Prachtmotor: DOHC Zescilinder met 185 pk!

"Al met al had de W123-serie vanaf dag één een aanmerkelijke impact. Met de uitstraling van 'De Ster' ('die leidt' was de advertentietekst) zat 'Baureihe W123' prijmatig in het hogere gebruikerssegment."



diaal aangesmeerde oliecrisis van 1973 - en pas op: ze proberen het ons nu weer te flikken! - laat iedereen pas op de plek maken. Revolutie werd consolidatie. Over de inbouw van een V8 in de Coupé modellen werd bedrijfsintern nog even weggedroomd... Mocht niet! Jammer! Ter compensatie focuste men zich dus op 'de veiligheid'. Zelfs nu is een 1976er Mercedes-Benz 200 D daarmee schoolvoorbeeldig! Feitelijk is een Mercedes uit deze generatie een van de weinige auto's waar op een veilige manier duidelijk herkenbaar 'in herinnering' gereden

kan worden! Niet de snelste... De houderschapsbelasting vrijheid even terzijde: zelfs auto's van 15 jaar en ouder vallen onder een bijzondere bijtellingsregeling voor de fiscus. Daarmee zijn ze dus zelfs verdedigbaar in geval van zakelijke inzet... Daar hoor je doorgaans weinig over. Laten we daarom vanaf nu, en bij dit soort wagens over 'Liefhebbersauto's' praten. Daar valt bijvoorbeeld de Redactionele Oldsmobile ook onder: nog geen kwart eeuw oud, maar uit passie en niet uit armoede gekozen. Want laten we wel zijn: houderschapsvrijstelling is voor

ons liefhebbers nooit een reële reden geweest om... Hoogstens een passend excuus om onze liefde tegenover onbegrijpende familie een reden van bestaan te geven.

De familie dus...

Stijlvol verpakt in de door de S-serie geïnspireerde lijnen, zelfdragende carrosserie serie - als sedan, als voor Mercedes-Benz unieke stationcar en twee jaar later als coupé - maakten de motoren het verschil. Zo werden de '200', de '230', de '240', de '250' en de



De 123 sedan was een groot succes. De later geïntroduceerde stationcar was aanvankelijk helemaal niet gewild. Maar gaandeweg werd het een van de meest begerlijke varianten. Het passagiersgedeelte was (vrijwel) gelijk bij de modellen, maar de stationcar had (uiteraard) een neerklapbare achterbank en meer kofferruimte



Dat was inmiddels noodzaak en direct daarmee de reden voor vernieuwd succes.

Een instant succes

Al met al had de W123-serie vanaf dag één een aanmerkelijke impact. Met de uitstraling van 'De Ster' ('die leidt' was de advertentietekst) zat 'Baureihe W123' prijmatig in het hogere gebruikerssegment. Maar de prijs-kwaliteitverhouding maakte alles goed. Daarom kocht menig bolknakende lokale aannemer een Diesel 'met trekhaak'. Dat gaf status maar je kon er tenminste gewoon ook mee werken. Het enige rampenverhaal uit die hoek kennen we uit de eigen kennissenkring. Maar zelfs die horror-story van uit de bodem gerukte trekhaken was het Merk niet aan te wrijven. Aannemer André gebruikte zijn Diesel ook om bouwafval weg te brengen. Vanuit elke bouwput. En bij een politiecontrole viel niet alleen het veelvoudig laswerk aan de bodem van de Benz op. Goed laswerk, daar kan niemand bezwaar tegen hebben. André's problemen begonnen toen de tandem-asser op de weeschaal een zuchtende drie ton neer zette. Uitleg dat hij altijd laadde tot hij zijn vlakke hand zuigend tussen de banden en de spatborden kon wegtrekken overtuigde de wetsdienars niet echt. Maar waar de Diesels vaak een hard leven leden, daar hadden - zeker de wat 'hogere' gemotoriseerde - benzinemodellen doorgaans een goed leven. De hele 123-serie bleek een getuigenis van uiterst doordachte automobiellbouw. Kopers van dat soort automobielen suggereerden ook mild dat ze meer konden betalen vermits hun aangeboren be-

schaving en bescheidenheid ze daartoe niet zou belletten. Soms werden viercilinders dan wel opgewaarderd met 'zescilinder koplampen' maar toch... Hun zescilinders weken in aanzien subtiel maar nadrukkelijk af van de soberder werkdieren. De bumpers liepen verder door met rechthoekige halogeen koplampen erboven, onder de voorruit zat een verchromde luchthapper. Aan de achterkant waren de achterlichten voorzien van verchromde onderlijsten en de dubbele uitlaat was ook een statement. Binnenin had de bekleding van de luxomodellen een eigen motief, waren de portierstijlen bekleed, de achterportieren droegen doorlopende armsteunen. Indertijd de toonaangevende topstukken. Nu nog steeds auto's die met een mild nostalgische inslag nog eeuwenlang voor rijplezier kunnen zorgen. Waarschijnlijk ook de enige 'klassieke autosoort' die de goedkeuring van de ANWB en de consumentenbond krijgt. En als die 'eeuwen' wat overdreven lijken dan blijft het een feit dat heel veel 123ers zelfs met een ton of vier op de klok nog net zo strak aanvoelen als menig Koreaanse middenklasser van maar een paar jaar oud.

Taai maar niet onsterfelijk

Daar zit hem na een kwart eeuw ook het probleem. Deze auto's zijn zo goed dat zelfs veronachtzaming, verwaarlozing en molest ze er maar heel moeilijk onder konden krijgen. Veel overlevenden zijn nog 'onderweg' maar feitelijk al verloren. Ook deze auto's hebben lang in het schemergebied van 'oude auto's' gezeten. De tijd bewees dat ook deze Mercedes-Benz'en konden roesten. Ondanks alle -

'280' geboren. Dat waren de benzine uitvoeringen. De Dieselvesies van de '200', de '220', de '240' en de '300' waren het begin van de generaties zelfontbranders met manieren. Ze luidden tevens het eind in van een 'oude broederschap' tussen vrachtwagenchauffeurs en het betere soort handelsreizigers dat Mercedes-Benz Diesel reed. Maar voorlopig moesten de nieuwe Mercedes-middenklassers het zoals al aangeduid doen met een motorenpalet dat verregaand uit de vorige serie kwam.

1980 bracht voor deze serie nieuwe krachtbronnen.

wax - voorzorgen van de fabriek. Chromranden om de wielkasten werden een teken van termediaal lijden en waren niet langer een cosmetische ingreep om de goede smaak - onze Oosterburen zijn gek op chroom - van de eigenaar te onderstrepen.

Onze fotomodellen

Er zijn - dank zij de wet van de grote getallen en de relatieve jeugd van deze auto's - toch nog steeds mensen die dankzij hun netwerk de mooiste exemplaren weten te vinden. Kijk er de advertenties in AMK maar eens op na! Dankzij een lang traject en via een verhaal over een ijzige rally kwam AMK in Schagen terecht. In Schagen heerst de Mercedes bacil op de meest goedaardige wijze. Natuurlijk moet er wat verdiend worden. Maar als het daarop aan zou komen dan zou er andere handel te plegen zijn. Hier wordt gewerkt uit passie. Simone en Eric hebben glunderende ogen. Dat deugt. Want laten we wel wezen: in het gewone marktaanbod van Mercedesen met ervaring, daar zitten ook als het 123ers betreft enthousiast rotte appelen in de mand. Het befaamde 'Weinig'... Dan heb je een hoop auto voor een redelijke kiloprijs. Veel vermoeide, ervaren of gewoon oude Mercedes 123's blijven trouwens niet hier maar verhuizen naar warmere landen. Diesels gaan naar Afrika.

Benzineauto's gaan naar Libanon. Het kan confronterend zijn om op een parkeerterrein aan de Autobahn dynamisch te worden overrompeld door een kwartet Afrikanen dat er klaar voor is om je Mercedes letterlijk onder je kont te willen wegkopen. Dat is een heel nieuwe invulling van het 'Cash & Carry' principe. Het zoeken en vinden van sprankelend gave exemplaren is daarentegen een vorm topsport waarin de Afrikanen niet gespecialiseerd zijn. Noord-Holland levert veel topsporters... En Eric Breed is trainer van een wisselend team marathonlopers zonder veel ervaring. Dromerig staan we bij de rode stationcar te kijken naar de gele - of groene, dat hangt heel erg van de lichtinval af - sedan. Auto's met verbijsterend weinig kilometers en de daarbij passende staat en historie. De 'T' was in een notendop de droom van iemand die er lang voor spaarde, hem kocht en stierf. Dan praten we over de aankoop op 15-11-1978. De Joegoslaaf kocht de 280 TE in Duitsland voor de catalogusprijs van DM 35.256,- Er zat een levertijd van een jaar op. Zijn dochter erfde de auto en reed er in vier jaar tijd 10.000 km mee. Met 79.000 km kwam de auto in Schagen terecht. En hoe onbegrijpelijk het ook is: de sedan is alleen 's zomers bereden. Op de Duitse papieren staat dat de 123 op een 'zomerkenteken' stond. Ook weer een geval van een oudere koper,

een sterfgeval en een verblijf in een verwarmde garage. Daarmee blijkt deze tak van de Mercedes familie veelal als bekroning van een lang werkzaam leven gezien te zijn. Tussen 1992 en 2003 werden er 2000 km op de teller van de sedan gezet. Alle boeken, boekjes papieren en paperassen die erbij zijn geleverd zitten er nog steeds bij. Hmmm, ze zijn dus niet allemaal als taxi in de woestijn terechtgekomen.

De stationcar is tussen de eerste telefonische afspraak met Eric en de fotosessie verkocht. Maar de nieuwe eigenaar Peter Hofsteenge - hij kocht de auto samen met zijn echtgenote voor zijn echtgenote - zag de humor van het verhaal er van in en stelde zijn aanschaf voor het verhaal ter beschikking. Daarvoor kwam hij vanuit het Oosten naar het Westen. Eigenlijk had hij ons twee keer kunnen inhalen. Bedankt Peter!

Eerst gaan de deuren van de auto's open voor inspectie. Bij goede exemplaren voelt dat deuren openen-en-sluiten aan alsof er met sluis- of kluisdeuren gewerkt wordt. Solide, degelijk, 'Stabil'... Met de 'T' is zonder enige twijfel nooit mee gesleurd of in ge-rookt. Het interieur met Zebrano-houten make-up is zo sierlijk als een Duits ontwerp maar kan zijn. Met

De 280 TE was de snelste stationcar van Mercedes en beschikte over een 2,8 liter grote DOHC zescilinder, door insiders liefkozen M110 genoemd



slechts een zweempje van de glans der jaren verdient de binnenkant een magere 10-min en alles daarbinnen ademt zakelijk luxe uit. Zetels met MB bekleding combineren aan de randen de stijlvolle slijtvastheid van skai met het ademende comfort van de textiele zit- en ruggedeeltes. De uniek li-moen groengeelgroene sedan is aan de buitenkant en interieurtechnisch gewoon nieuw. De selector van de automaat steekt parmantig uit het middenconsole omhoog. Voor de tijdsunieke kleurstelling val je als een blok of verstuijk je de wenkbrauwen bij het afkeurend fronsen. Sloten met een 'Sicherheitskeilzapfenschloss' zorgen rondom voor aanrijdingsveiligheid om al die nieuwigheid en de levende have in het interieur. Voor ultieme beslotenheid. En voor het altijd indrukwekkende 'Mercedes-deursluitgeluid'. Rijtechnisch en technisch bezien houden we het bij het kortst mogelijke résumé: beide auto's rijden, sturen en remmen alsof ze nieuw zijn. Geen kraakje, piepje of rammeltje verraadt hun leeftijd. De tijd heeft alleen de showroomstijfheid uit hun spieren verdreven. Onder de kap van de 280 TE krijgt het motorgeluid van de zespitter bij doorhalen een brute ondertoon. In de sedan geeft de viercilinder meer dan de illusie van dynamiek. Dynamiek zonder scherpe kantjes overigens. Want de automatische bak schakelt perfect

beschaafd. Met die automaten had Mercedes-Benz ook weer een extra troef in handen. Want in tegenstelling tot gangbare automatische transmissies kan zo'n Mercedes-Benz bak er tegen om gesleept te worden. Een Mercedes Automatic kan zelfs aangesleept worden! Dat komt omdat de technici van Mercedes de bak van een extra pomp hebben voorzien. Die pomp voorkomt 'drooglopen' en zit op de uitgaande as van de bak. Bij sleperij wordt die pomp dus via de 'achterdeur' aangedreven. Achteloos meldt de fabrieksfolder: "We hebben het feit dat onze 'Automatic' daardoor duurder wordt, maar op de koop toegenomen." Tijdens de fotosessie langs de Hondschbosche Zeewering werken de Mercedesen als magneten op de langs de dijk fietsende VUTers en hun gades. Dromerig denken ze een kwart eeuw terug. Verbijsterend hoeveel fiet-sers van nu vroeger een of ander model uit de 123 reeks hebben gereden. Skeelerende en mountainbikende twintigers en dertigers stoppen net zo vastberaden als de dynamische voortrollende grijze golf van zojuist. Voor de jongeren zijn de Mercedi 'De auto van mijn vader'. En zo is er aan de winderige dijk weer de aanzet voor een hele nieuwe generatie klassiekerliefhebbers gelegd. Er is maar een dissonant. Want terwijl de fotograaf met zijn teelens in het kuiltoghe gras achter een hek zijn werk staat

te doen komt er een boze boer op een snorfiets aan. Doordat hij achter het hek staat kan hij de niet aanwezige schapen van de agrariër blijkbaar besmetten met iets dat voetkreupelrot heet. Of zo. Peter, Feike en ondergetekende bezweren de boer dat de fotograaf niet aan zo'n enge ziekte lijdt. De inmiddels niet meer zo boze boer legt de gruwelijke details van de ziekte uit en legt uit dat de fotograaf niet van de ziekte verdacht maar dat zijn schoenen de enge bacillen van de dijk naar zijn weiland zouden kunnen brengen. Boer zijn is al lang geen makkelijk bestaan meer. Iedereen is inmiddels door en door koud. We gaan in colonne terug naar Schagen. Daar is koffie.

Tekst: Dolf Peeters

Fotografie: Maarten Wilbers



De sedan is net zo solide als hij eruit ziet. Zo voelen ze ook aan, alsof ze uit een stuk gemaakt zijn. Je zou denken dat ze bij Mercedes met een hele blok staal begonnen en vervolgens alles eraf haalden dat niet op een 123 sedan leek...



De laatste echte Mercedes-Benz in één oogopslag

De W123 Baureihe (1976-1986) De soorten Sedans, voor het eerst in de historie van Mercedes-Benz ook stationcars



Carrosserietechnisch bezien is de W de aanduiding voor 'Wagen'. Een M geeft de motoraanduiding en OM staat voor 'Öl Motor'. De Diesels dus.

Aantallen, normen en waarden

De W123 serie was de erfopvolger van de W114/115 'Baureihe' een evolutie met de nadruk op meer actie-

ve en passieve veiligheid. Volgens liefhebbers 'De Beste Mercedes ooit Gebouwd'.

De doorstart

Waarop moeten we letten? Roest aan de onderkant van portieren en binnenschermen. Kijk even extra bij de hoeken bij de motorkapscharnieren. De voorspatborden verdienen aandacht achter en onder de bumper. De dorpelhoeken. Kijk in elk geval onder de matten voor de stoelen van de chauffeur en bijrijder. Bij de A zuilen zit de roest vaak onder de opgeklikte sierlijsten. Wanneer er een schuifdak aanwezig is moet dat werken en het raamwerk moet roestvrij zijn! Echt een aandachtspuntje: het begin van de wielkastranden tussen achterportier en achterwiel... Ook belangrijk; de staat van het interieur. Heel veel delen hadden een veelvoud aan uitvoeringen en ondergingen een scala aan modificaties. Let ook op dat alle officiële accessoires naar behoren werken. Vervanging/reparaties zijn duur!

De wagenkaart...

Elke Mercedes-Benz heeft zijn paspoort. De wagenkaart geeft een volledige identificatie inclusief alle details over accessoires etc. Via de club zijn alle codes te vertalen. En dan kan de auto glorieus terug naar 'Af'.

... en de sleutels

Iedere Mercedes-Benz 123 heeft vanaf zijn geboorte tenminste DRIE sleutels. Twee hoekige hoofdsleutels en een ronde hulpsleutel. Met dat afgeronde exemplaar; de garagesleutel - of 'Nebenschlüssel' - kan het handschoenenkastje noch de kofferbak open.

De onderdelen

Dubbel geluk voor Mercedes-Benz 123 rijders. Er zijn bijna nooit onderdelen nodig en ze zijn volop leverbaar. Bovendien hanteert Mercedes-Benz - let er trouwens eens op hoe trouw we de naam in zijn geheel en compleet met streepje schrijven - een vriendelijk prijsbeleid voor originele vervangingsdelen. Maar wanneer het koopje van de week de miskoop van de maand blijkt te zijn dan kan het aardig oplopen. In Schagen staat ook nu weer een 123 die na diagnose van Eric maar door zijn baasje is achtergelaten. Eric laat hem inslapen. Wat indicatieve voorbeelden: Een deurrubberset kost vanaf € 265,-. Raamrubbers voor een sedan kosten rondom € 125,- en een kofferdekselrubber staat voor ongeveer € 45,- in de lijsten. Een ATE remklauw kost vanaf een € of 135,-. Voorschrijven per set 'gaan' voor bedragen vanaf € 60,-. Voor fusees per kant tik je omstreeks € 125,- af... En uitlaatdempers hangen er momenteel in de aanbieding voor ca. € 75,-. Gericht zoekwerk op lokale autodemonstratie en hergebruik bedrijven kan voor bijna niets bijna alles opleveren. Als je niet te kritisch bent op kleuren, bouwjaarspecificaties en dat soort details.

'Modelpflege'

In 1980 kreeg de serie twee nieuwe viercilinders. Daarmee werden de inmiddels domweg verouderde M115 blokken in de historie bijgezet. Met nieuwe harten waren de viercilinders opeens weer klaar voor de strijd. De 230 E kon - ondanks het feit dat er maar vier potten onder de kap stonden - meten met de meest duidelijke opponent, de BMW 525.

De Updates

'Modelpflege' noemen ze dat daar. In september 1979 kwam de eerste. Een nieuw stuurwiel naar het model van de nieuwe W126 serie. Het interieur werd veranderd met o.a. andere stoffen en hoofdsteunen. De coupé's kregen ander sierhout. Jaap Havik, de Mercedes-Specialist uit Purmerend, kan vermoeid houtwerk schors-liften met nieuw fineer. Onthoud

De pijnpunten

Volgens een paar mopperaars is het feit dat de 'Baureihe 123' een Mercedes-Benz is een nadeel. Maar die discussie, daar staan we boven. De smalle bandjes waar de auto's standaard op rijden beperken de rijvreugde.

De pretpunten

Heel kort door de bocht: met de aanschaf van een goede 123er is er de unieke kans om gevoelmatig prettig gedateerd te rijden met behoud van alle goede dingen die het bezit van een half jaar jonge leasewageningen zo begerlijk maken.

De benzinemodellen

Type	aantal	blok	pk	cil.inh.cc	topsnlhd.
200	158.772	M115	94	1988	160 km/h
200	217.315	M102	109	1997	168 km/h
200T	18.860	M102	109	1997	168 km/h
230	196.185	M115	109	2307	170 km/h
230E	245.882	M102	136	2299	180 km/h
230C	18.675	M115	109	2307	170 km/h
230CE	29.858	M102	136	2299	180 km/h
230T	6.884	M115	109	2307	170 km/h
230TE	42.284	M102	136	2299	180 km/h

De zescilinders:

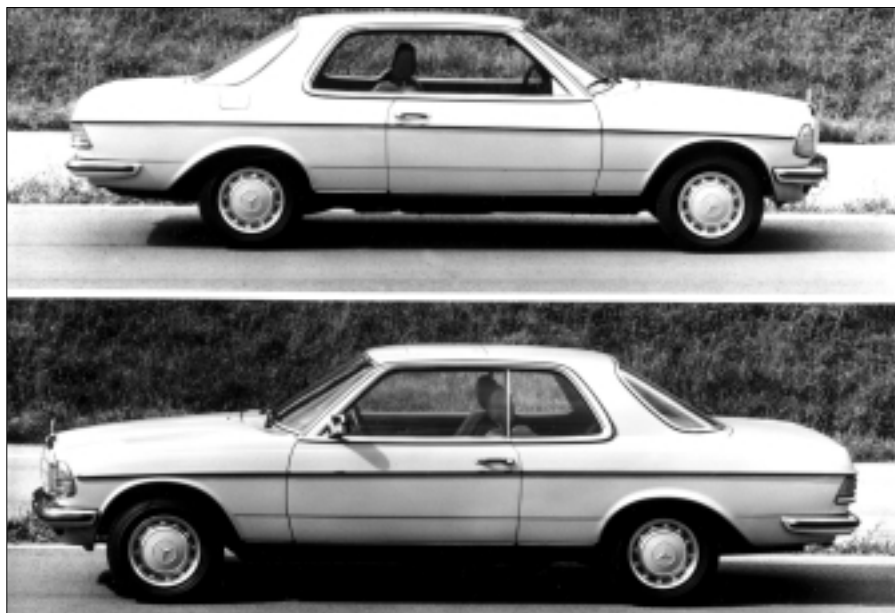
250(250L)	122.864	M123	126	2525	180 km/h
250T	7.705	M123	129/140	2525	180/185 km/h
280	33.206	M110	156	2746	190 km/h
280E	126.375	M110	177/185	2746	200/205 km/h
280TE	19.789	M110	185	2746	205 km/h
280C	3.704	M110	156	2746	190 km/h
280CE	32.138	M110	177/185	2746	>200 km/h

De Dappere Diesels

200D	378.138	OM615	55/60	1988	>125 km/h
220D	56.736	OM615	60	2197	>130 km/h
240D	454.780	OM616	65/72	2399/2404	ca.140 km/h
240TD	38.903	OM616	65/72	2404/2399	ca.140 km/h
300D	331.999	OM617	80/88	3005/2998	>150 km/h
300D Turbo	75.261	OM617	123/125	2998	>165 km/h
300CD	7.502	OM617	80/86	3005/2998	150 km/h
300CD Turbo	8.007	OM617	123/125	2998	> 150 km/h
300TD	36.874	OM617	80/88	3005/2998	ca.150kmh
300TD Turbo	28.219	OM617	123	2998	165 km/h

Totaal **2.696.915** stuks dus...

De laatste echte Mercedes-Benz in één oogopslag



De coupe was (en is) een van de fraaiste 123 modellen

De veiligheid

Of beter gezegd De Veiligheid. Natuurlijk was Mercedes-Benz - samen met de Zweedse merken - al voorloper op het gebied van kreukelzones en passagierskooien. De 123 serie gooide er nog een schepje bovenop. Wat voorbeelden?

Een doordachte, 'gladde' montage van de gordels, de verfrommelbare stuurstang, automatisch uitschakelende achterruitverwarming, mistachterlicht schakeling samen met licht schakeling. Automatisch ver- en ontgrendelende stoelen bij de coupé modellen. De tank en accu waren buiten de kreukelzones gehouden. De deurgreep mechanismen waren massatechnisch 'neutraal' gemaakt, zodat de zaak bij hoge bochtsnelheden niet open kon vliegen. Dat was een heel listige! Door de vormgeving van de raampartij werden de zijruiten verregaand vrij van vuil gehouden. Ook subtiel: de deurrubbers aan de onderzijde dichten 'dubbel' af zodat de dorpels schoon bleven. De waarschuwingdriehoek zat bij openklappen van de kofferdeksel functioneel in zicht. Een lampje duidde aan wanneer de remblokken vervangen moesten worden... Dat soort dingen. Tijdens de hele looptijd van de serie ondergingen de wagens detailzorg en verbeteringen op de lopende band. Die subtiele evolutie en de enorme keuzemogelijkheden uit de lijsten met opties maken het nu moeilijk om de weg naar de originaliteit van de 'wagenkaart' terug te vinden. Mercedes leverde 38 types in 64 kleuren met een assortiment van 2400 optionele dingen. Van de 2.600.000 auto's waren er maar 50.000 identiek. Vanuit die optiek zijn de oudste, rijkst uitgeruste exemplaren de meest begeerlijke, maar de jongsten ronduit de besten. Bij aanschaf zijn compleetheit van het interieur, aanwezigheid en functioneren van de aanwezigheid details en accessoires van het grootste belang. En wie maakt zich nu zorgen over die houderschapsbelasting?

dat! Zebrano afwerkglans in plaats van wortelnoten houtaccenten. Er kwam een nieuw kleurenpalet. De koplampverstelling werd pneumatisch. Voor de 300D/TD en de 250/T kwamen er een paar paarden bij. Veiligheidsgordelsluitingen en remsysteem werden opgewaarderd. De service intervallen werden langer. De tweede face lift gebeurde in september 1982. Andere kleuren en interieuren. Alle modellen kregen standaard stuurbevestiging. Ze kregen ook allemaal rechthoekige koplampen. Uit veiligheids-overwegingen kregen de raam draaihendels een andere vorm en de deurpanelen een ander aanzien. Alle wortelhout werd nu vervangen door Zebrano. In de passagiersruimte werd de binnenverlichting riantier en van een tijdschakelaar voorzien. Het dashboard kreeg een 'Economy meter'. De zetels werden veranderd en ook de windgeleidslijsten kregen een ander model. Om windgeruis te verminderen en de ruiten nog schoner te blazen.

De Vergissing

De W116 Baureihe was tijdens de eerste vier productie jaren van de W123 reeks de 'S' serie van het nobelmerk. Ze leken volgens sommige criticasters ook hinderlijk op elkaar. Dat kwam voornamelijk door de brede, horizontale lijnen in het 'gezicht' van de auto's. Leuk voor 123-bezitters. Minder voor 'S' klasse rijders.

De nadelen

Mercedes wilde er niet zo aan. Maar de W123's reden af fabriek op nogal smalle rubbers. Dat beperkte de 'Freude am Fahren' daadwerkelijk. Klachten van dezelfde aard over de wel erg korte eindoverbrenging wilde Mercedes-Benz ook niet horen. De - pas laat - en optioneel leverbare vijfbak kreeg ook kritiek. Aan het eind van 1983 was de verkoop zo'n 20% teruggelopen. De Mercedes-Benz W123 werd gedateerd. De opvolger zat er aan te komen. Dat was de volgens

Poldermodel gestileerde W124. Een auto die in het begin zoveel productieslordigheden vertoonde dat taxirijders er protesterend mee naar de fabriek trokken. Een auto die menigeen toch nog eens met weemoed aan zijn W123 terug liet denken.

De waarde

Volgens de **Voiture's Klassieker Almanak**, vers van de pers, editie 2003-2004 en bij u thuis voor € 18,50, inclusief verzendkosten. (Bestellen kan via de bon op pagina 19).

Een heel mooie 200 D staat voor absolute onthaasting. Voor € 3.900,- gaat het leven als een kabbelende stroom voorbij. Maar pas op. Veel zelfontbranders zijn gewoon rondom 'op'. Ogen ze nog netjes. Doen ze braaf hun werk. Maar ze zijn dan terminaal.

Wanneer je gaat voor een topper, dan kost een 280 CE omstreeks de € 8.700,- Een heel mooie 250 T zal een € of 5.100,- kosten.

Uitdagende projecten zijn redelijk ruim voorhandig vanaf € 200,-. Maar ik zou er niet aan beginnen. Prijzen vanaf 'de handel' kunnen tot 30% hoger uitvallen.

In het algemeen: auto's in de kwaliteitsklasse zoals die in Schagen staat zijn ongeveer twee keer zo duur als exemplaren met handelsreizigers- of bouwvakervaring uit de lokale Nieuws Bode. Die lokale koopjes zijn na het nodige werk dan veelal weer aanzienlijk duurder dan de auto's zoals Simone en Eric die ter adoptie voorstellen. Kijk ter oriëntatie ook even verder in deze Auto Motor Klassiek

Met dank aan Eric - en Simone - Breed Mercedes Klassiekers en Youngtimers, Witte Paal 171 in Schagen. 06-53.789.169 of www.ericbreed.nl

De Club

Via de onvolprezen Heer F.L. Tanke: 020-379.0383, www.mercedes-benz-w123-club.de. Mercedes-Benz erkent en ondersteunt de club.

De specialisten

In de vernoemde Voiture's Klassieker Almanak zijn er bijna 50 Mercedes-Benz specialisten actief. Een flink deel daarvan adverteert ook weer in deze Auto Motor Klassiek. Wij zijn voor vragen aanspreekbaar.

Afkortingen bij Mercedes-Benz

S staat voor , jawel: 'Sondern'

E betekent 'Einspritzung', brandstofinspuiting dus

C duidt de coupé's aan

T staat voor 'Transport' en 'Touristik'

L houdt in dat het om een auto met lange wielbasis gaat

SL is de top bij Mercedes: Sport Leicht