

50 JAHRE MERCEDES BAUREIHE 123



→ Fakten

- *Bereits vor der offiziellen Markteinführung war die erste Jahresproduktion ausverkauft
- *Verkörpert in seinem Design und der Substanz perfekt die Markenwerte von Mercedes
- *Die beliebteste Modellvariante war die Limousine vom Typ 240 D (448.986 Exemplare)
- *Wurde mit knapp 2,7 Millionen bis 1986 produzierten Fahrzeugen zur bis dahin beliebtesten Baureihe von Mercedes; die erfolgreichste Karosserieform war die Limousine mit allein 2.375.440 gefertigten Einheiten
- *Heute einer der am weitesten verbreiteten Klassiker in Deutschland



→ Favoriten

TOP 1

Der „große Bruder“, die Mercedes **S-KLASSE** der Baureihe W 116, diente in vielerlei Hinsicht als Blaupause für den W 123: Dies begann beim (konservativen) Design – bei der Linienführung ebenso wie bei den Proportionen. Und setzte sich im Interieur beim weitläufigen Raumgefühl sowie den direkt an den Sitzbeschlagen montierten Gurtschlössern fort. Ebenso schon vom W 116 bekannt waren das hohe Qualitätsniveau, die komfortable Fahrwerksabstimmung und diverse, innovative technische Features: Hier sind die neu entwickelte Sicherheitslenksäule und das Antiblockiersystem ABS (ab 1980) ebenso zu nennen wie der Fahrerairbag (ab 1982).

TOP 2

Mit den angebotenen **KAROSSERIEFORMEN** Limousine (W 123), Coupé (C 123, ab 1977) und Kombi (S 123, ebenfalls ab 1977) sollte die Baureihe 123 die Wünsche der meisten Kunden erfüllt haben. Zumal im Vergleich zum Vorgänger /8 (W 114/W 115) das Coupé deutlich eleganter vorfuhr und auch eine Kombi-Version die Modellpalette bereicherte, bei der nicht das Platzangebot für Handwerker im Vordergrund stand, sondern vielmehr die Einsatzmöglichkeiten in der Freizeit (Stichwort „Lifestyle“). Ergänzt wurde das Angebot um lange Limousinen (V 123) und teilkarossierte Fahrgestelle (F 123). Darüber hinaus hätte sicherlich auch ein Cabrio der Baureihe 123 gut zu Gesicht gestanden – aber dafür war die Zeit erst wieder beim Nachfolger reif.

TOP 3

Was für die Karosserie galt, traf auch auf die angebotenen **MOTOREN** zu – hier war für beinahe jeden das Passende dabei: Vier-, Fünf- oder Sechszylinder ebenso wie Benziner und Diesel. Mit Blick auf die Leistung erfolgte der Einstieg mit Diesel-Aggregaten: Der 200 D, 220 D und 240 D rollten mit lediglich 55, 60 und 65 PS vom Band. Deren (Taxi-)Fahrer ruhten häufig in sich und fielen (gezwungenermaßen) durch eine passive, gemächliche Fahrweise auf. Den besten Kompromiss aus Leistung und Prestige bildeten die Vierzylinder-Benziner im 200 und 230. Die Brücke zur S-Klasse schlugen hingegen die Sechszylinder in den 250er- und 280er-Modellen mit bis zu 185 PS.



→ Fazit

Müsste ich DEN MERCEDES schlechthin wählen, fiel meine Wahl wahrscheinlich auf den W 123. Denn er steht für alle Werte, für die Mercedes geschätzt und geliebt wird. Zuerst natürlich für eine über Jahrzehnte währende Qualität. Anders als mit seinem Vorgänger und Nachfolger bin ich mit dem 123er aber (leider) trotzdem nie so recht warm geworden. Und dies, obwohl ich das 123-Paket durchaus schätze – heute übrigens mehr als während seiner Produktionszeit. Damals war der W 123 mehr als ein Auto, denn für viele seiner Fahrer war er auch der Ausdruck für ihren Status und Wohlstand (wozu auch das Design ohne kurzzeitige Effekte einen wesentlichen Beitrag leistete). Eine Folge daraus war nicht selten, dass so mancher 123er auf der Autobahn wie selbstverständlich die linke Spur für sich beanspruchte (und blockierte) ... Heute beeindruckt, wie oft die Baureihe 123 noch – teils sogar als Daily-Driver – unterwegs ist (die Diesel unter ihnen geben sich noch immer durch „schwarze Wölkchen“ aus dem Auspuff zu erkennen ...). Ein 123er – gerne als Coupé oder Kombi mit Sechszylinder – zum Entschleunigen, das wär's doch in unserer schnelllebigen, hektischen Zeit?!



(Alle Bilder: Mercedes)