

AUTO MOTOR

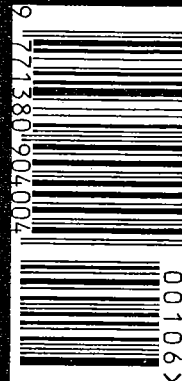
klassiek

AL 20 JAAR ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

WWW.AMKLASSIEK.NL

22^e jaargang, januari 2006 / € 2,95

DUIZENDEN KLASSIEKERS TE KOOP



• 30 Jaar Mercedes-Benz W123 • Lancia Beta Montecarlo • Volvo P1900 • Blubberrit •
• Austin A40 Farina • Een Renault 4CV in de Alpen • Arkley SS • ...en nog veel meer!! •

De Mercedes-Benz W123 wordt 30!

De nieuwe maatstaf

In januari 1976, op donderdag 22 januari om precies te zijn, was het dan eindelijk zover. Een groep geselecteerde journalisten reisde in een door *Das Haus* gehuurd vliegtuig af naar het Zuid-Franse Bandol - aan de kust van de Middellandse zee tussen Marseille en Toulon - om daar de nieuwe maatstaf in de autobouw onder de loep te nemen.

Tekst: Fedor Tanke • Fotografie: Maarten Wilbers, archieven DaimlerChrysler; Mercedes-Benz W123 Club

Zoals gebruikelijk was de Daimler-Benz AG weinig bescheiden in een tijd dat er zelfs bij de aankondiging van een nieuwe Mercedes personenauto al jarenlange wachtlijsten ontstonden en men in Stuttgart gewoon was automobielen met ster te verdelen in plaats van te verkopen. Daarom sprak Vorstandsvoritzender Gerhard Prinz bij de persintrodutie zelfverzekerd uit: "Der neue Mercedes. Der Neue Maßstab". Welke nieuwe maatstaf kreeg dat selecte gezelschap autotesters nu te zien in Bandol?

38 modellen in 63 kleuren

De Daimler-Benz AG was met een karavaan aan automobiele *Spitzenerzeugnisse* gekomen van het type W123 dat zijn voorganger, de W114/115 - ook wel streep acht genoemd - moest gaan opvolgen nadat daar acht jaar lang noest aan was gewerkt.

In de lauwwarme zon in Bandol stonden limousines in de typen 200, 230, 250, 280, 280E, 200D, 220D, 240D en 300D te glanzen. Coupés en *T-limousines* (Combis) waren er nog niet, die zouden eerst later volgen. De zescilinder 280 modellen straalden in metallic lakken met klinkende namen als *Ikonengold* en *Magnetitblau* die het optimisme in de vooruitgang tegen het einde van de jaren zeventig weerspiegelden. De viercilindermodellen glansden in typische jaren zeventig kleuren die sommige onder de lezers nog aan de keukens en badkamers uit die tijd zullen doen herinneren: *Mimosengelb*, *Cayenneorange*, *Agavengrün*, *Chinablau*. Maar natuurlijk ook het onvermijdelijke *leasenzilver* van de jaren zeventig - *Classic Weiß*.

Wat was er nu eigenlijk zo bijzonder aan die nieuwe maatstaf? Eigenlijk niets. En dat was, en is nog steeds het belangrijkste kenmerk van de W123 dat de autotesters in Bandol een beetje irriteerde. De W123 had, op het eerste gezicht, geen markante veranderingen ondergaan in vergelijking met zijn

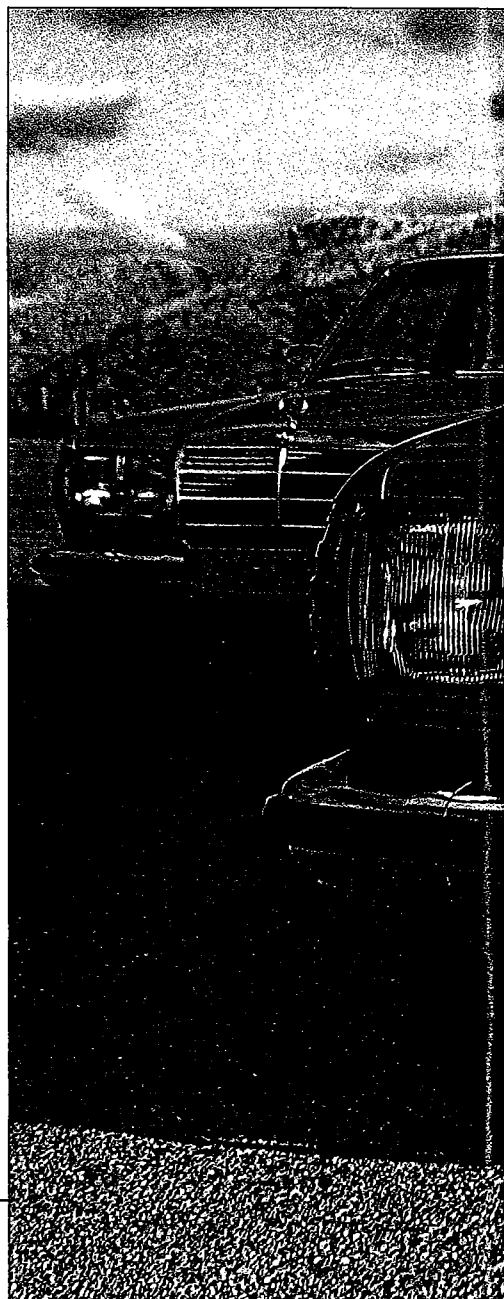
voorganger. Wat was nou eigenlijk datgene waarom ze helemaal naar Bandol gereisd waren? Die penetrante perfectie van ieder detail van willekeurig welk model? De zelfbewuste - sommigen zouden het arrogant noemen - marketingretoriek? De afgezien van de voorkant sterk op de voorganger lijkende carrosserie die enkele testers deed vermoeden dat men in *Sindelfingen* uit spaarzaamheid stiekem de oude persmallen was blijven gebruiken?

Nee dat alles was het niet. Wat de testers bij langere inspectie wel ontdekten was een veelheid aan constructief perfect uitgevoerde details die anno 2006 nog steeds overtuigen. Niet één specifiek detail sprong eruit. Het is het samenspel van alle details die de bestuurder en passagiers steeds, ook na jaren van intensief gebruik, het gevoel geeft in een uiterst comfortabele, betrouwbare en veilige auto te reizen die hen altijd, onder alle omstandigheden zal thuisbrengen. Dit gevoel wordt treffend geïllustreerd in de prospectus van die tijd waarin een gelukkig modelgezin na familiebezoek op een lege autosnelweg veilig en snel naar huis rijdt met op de achtergrond een ondergaande zon.

Veiligheid

Bij de ontwikkeling van de W123 was vooral veel aandacht besteed aan de veiligheid. Dat was niet geheel vrijwillig want de scherpere veiligheidseisen in de Verenigde Staten, een zeer belangrijke exportmarkt voor de Daimler-Benz AG, verlangden die hogere veiligheid ook. Daarom was de W123 onder andere voorzien van vervormbare zones voor en achter die in *kreukbaarheid* gestaffeld waren. Een Mercedes-Benz patent dat reeds uit de jaren vijftig stamde en waarvoor veiligheidsprofeet *Béla Barényi* zeer geïverd had. Onderdeel daarvan was bijvoorbeeld het plat in de kofferruimte liggende reservewiel dat er in het uiterste geval voor zorgde dat de boemerangvormige pendelas de daarboven geplaatste brandstoftank

niet kon raken. Het stuurhuis was achter de vooras geplaatst en kon niet in het interieur dringen. De stuurkolom kon zich zowel axiaal als radiaal vervormen. En de trekknop voor de ontgrendeling van de parkeerrem werd bediend door een ketting en niet langer door een stang die de be-



stuurder kon verwonden bij een *off-set crash*. Ook daar was de W123 op voorbereid lang voordat andere fabrikanten überhaupt van het woord hadden gehoord. Voeg daarbij de "*Lenkrollradius 0*" (neutrale schuurstraalinstelling) die verhindert dat er krachten op het stuur werken, de vier schijfremmen, de voorbeeldig uitgebalanceerde en onafhankelijke wielophanging die hoge bochtsnelheden toeliet, de *Keilzapfenschlösser* (valwigsloten) waaraan de hele auto kon worden opgehangen, de geribbelde achterlichten die minder snel vies werden, de ruitenwissers die 78% van voorruit vrij hielden, de zwaar verstevigde dakconstructie die inzittenden aanmerkelijk beter beschermde dan enig "*Konkurrenzfabrikat*", het aan de stoel bevestigde gordelslot, de zeer hoge rechthoekstabiliteit, de later leverbare *airbag* en het ABS en het mag duidelijk zijn dat de Daimler-Benz technici geen duimen hadden zitten draaien.

Verpletterde BMW

De geribbelde achterlichten waren overigens niet helemaal een product van laboratoriumtests maar vooral van de stevige rijstijl die Karl Wilfert er op na hield. Wilfert was het hoofd *Stilistik* zoals de designafdeling in die dagen heette. Toen Karl Wilfert op een kwade, nevelige morgen in oktober 1969 de achterzijde van een BMW 2002 verpletterde met zijn 300SEL 6.3 (W109) omdat hij de voor hem rijdende BMW niet had kunnen zien, stond hij er op dat Mercedes achterlichten zou ontwikkelen die bij slechter weer beter zichtbaar zouden zijn. En zo geschiedde. Wie weet hoeveel levens dit voor Mercedes-Benz zo kenmerkende stijlkenmerk en deze zo onfortuinlijke BMW-rijder hebben gered.

Windleitprofiel

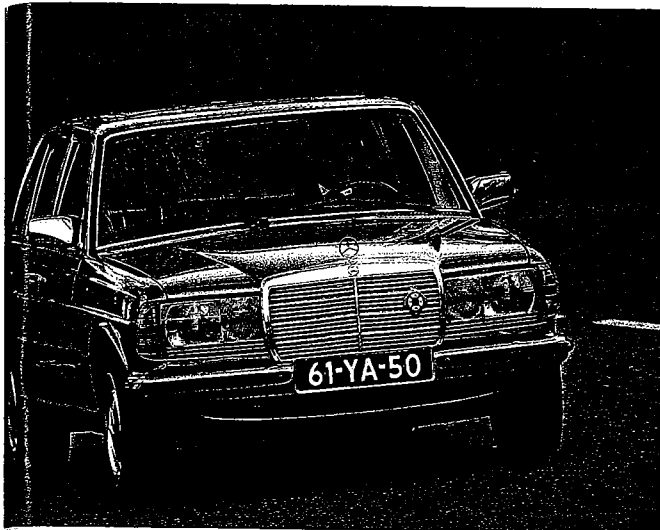
Maar er waren nog meer details waarover de au-

totesters in Bandol zich konden verheugen. Wat te denken van sierstrips die stoten absorbeerden, verhinderden dat vuil de portierhandvatten besmeurde, carrosserieelreparaties voordelig maakten en ook nog mooi waren om te zien? A *propos*, portierhandvatten: ieder handvat heeft een contragewichtje van 14 gram in deur dat verhindert dat de deur openspringt bij een zijdelingse aanrijding. Zijdelings zicht had men in de W123 overigens ook bij regen heel goed nu de *Windleitprofil* op de A-stijl aan de voorruitsponning het regenwater vanaf de voorruit niet afvoerden over de zijruiten, maar via het dak door een regengootje boven de achterruit aan de achterzijde wegleidden. Mercedes-Benz perfectie tot in ieder detail. Blijft de vraag of al deze details de testers in Bandol van hun eerste indruk afbrachten dat ze hier oude wijn in nieuwe zakken kregen voorgeschoteld.



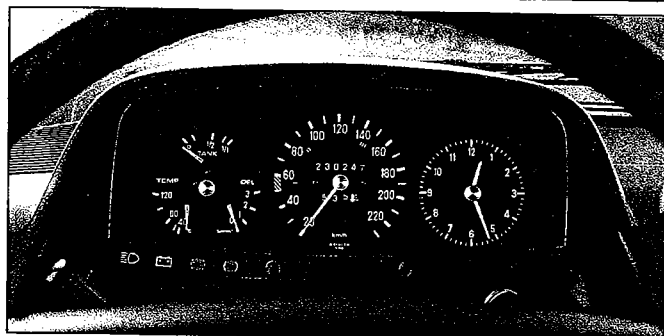
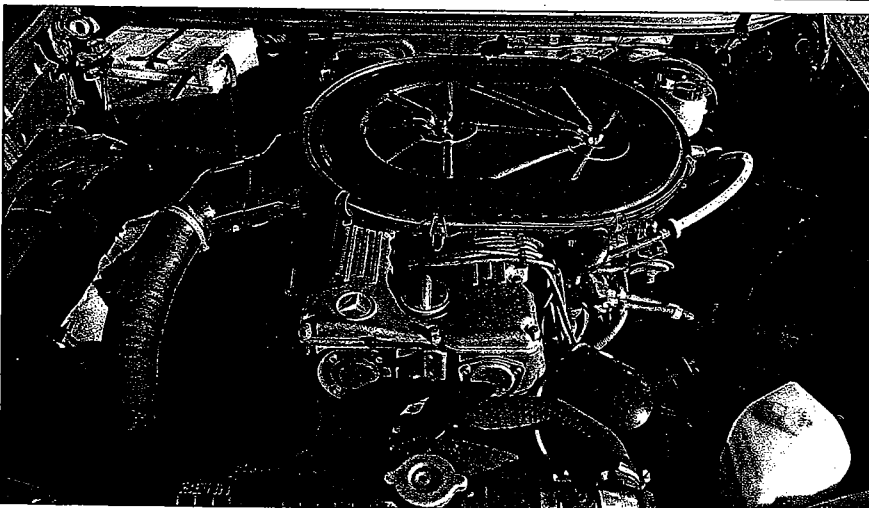
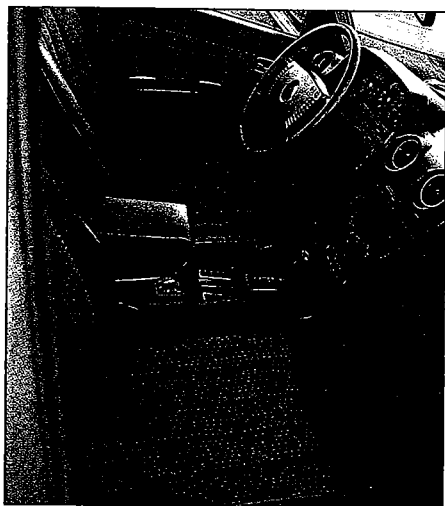
technische gegevens W123 serie zoals geïntroduceerd op 14 januari 1976 (de latere modellen en wijzigingen zijn **niet** opgenomen)

	motor								
200/230	M115; 2,0 of 2,3 viercilinder ottomotor aan de voorzijde in langsrichting ingebouwd; compressieverhouding 9,0:1; vijf krukaslagers; motorblok uit gietijzer, cilinderkop uit aluminium; per cilinder hangend 1 inlaat- en 1 uitlaatklep bestuurd door één per duplexketting aangedreven bovenliggende nokkenas; drukomloopsmering met los papieren inzetpatroon; 6 liter carterinhoud, vloeistofkoeling door 10,5 liter koelvloeistof en voorin geplaatste radiator.								
250	M123; 2,5 liter zescilinder ottomotor aan de voorzijde in langsrichting ingebouwd; compressieverhouding 8,7:1; vier krukaslagers; motorblok uit gietijzer, cilinderkop uit aluminium; per cilinder hangend 1 inlaat- en 1 uitlaatklep bestuurd door één per simplexketting aangedreven bovenliggende nokkenas; drukomloopsmering met los papieren inzetpatroon; 7,5 liter carterinhoud, vloeistofkoeling door 10,5 liter koelvloeistof en voorin geplaatste radiator.								
280/280 E	M110; 2,8 liter zescilinder ottomotor aan de voorzijde in langsrichting ingebouwd; compressieverhouding 8,7:1; zeven krukaslagers; motorblok uit gietijzer, cilinderkop uit aluminium met hemispherische verbrandingsruimten; per cilinder hangend 1 inlaat- en 1 uitlaatklep bestuurd door twee per duplexketting aangedreven bovenliggende nokkenassen; drukomloopsmering met los papieren inzetpatroon; 7,5 liter carterinhoud, vloeistofkoeling door 10,5 liter koelvloeistof en voorin geplaatste radiator.								
200 D/220 D/240 D	OM615 2,0/2,2 OM 616 2,4 liter viercilinder dieselmotor aan de voorzijde in langsrichting ingebouwd; compressieverhouding 21:1; vijf krukaslagers; motorblok en cilinderkop uit gietijzer; per cilinder hangend 1 inlaat- en 1 uitlaatklep bestuurd door een per duplexketting aangedreven bovenliggende nokkenas; drukomloopsmering met los papieren inzetpatroon; 7,5 liter carterinhoud, vloeistofkoeling door 10,5 liter koelvloeistof en voorin geplaatste radiator.								
300 D	OM617 3 liter vijfcilinder dieselmotor aan de voorzijde in langsrichting ingebouwd; compressieverhouding 21:1; zes krukaslagers; motorblok en cilinderkop uit gietijzer; per cilinder hangend 1 inlaat- en 1 uitlaatklep bestuurd door een per duplexketting aangedreven bovenliggende nokkenas; drukomloopsmering met los papieren inzetpatroon; 7,5 liter carterinhoud, vloeistofkoeling door 11 liter koelvloeistof en voorin geplaatste radiator.								
	200	230	250	280	280 E	200 D	220 D	240 D	300 D
boring, slag en slagvolume	87,0 x 83,6 mm; 1988 cm³	93,75 x 83,6 mm; 2307 cm³	86,0 x 72,45 mm; 2525 cm³	86,0 x 78,8 mm; 2746 cm³		87,0 x 83,6 mm; 1988 cm³	86,0 x 92,4 mm; 2197 cm³	91 x 92,4 mm; 2746 cm³	91,0 x 92,4 mm; 3005 cm³
benzinebevoeding	Stromberg 175 CDT vlakstroombcarburateur met startautomaat en inlaattooververwarming; mechanische benzinepomp en stalen tank boven de achteras in kofferruimte met 65 liter inhoud.				Bosch K-Jetronic benzine-inspuiting m. elektr./pneumatische warmloop-regeling, elektr. benz. pomp, stalen tank boven de achteras in kofferruimte 80 liter inhoud.	Voorkamerinspuiting met los uitneembare voorkamer en Bosch 4/5 plunjier inspuitspuitpomp aan de motor bevestigd. Mechanische brandstof-zuigerpomp en stalen tank boven de achteras in kofferruimte met 65 liter inhoud.			
brandstof	Benzine, super ROZ 98 / MOZ 88					Diesel volgens DIN 51601			
max. toerental	6000 tpm		6500 tpm			5200 tpm		5100 tpm	
vermogen	158 nm bij 3000/min; 94 pk (69 kw) bij 4800/min	186 nm bij 3000/min; 109 pk (80 kw) bij 4800/min	196 nm bij 3500/min; 129 pk (95 kw) bij 5500/min	223 nm bij 4000/min; 156 pk (115 kw) bij 5500/min	234 nm bij 4500/min; 177 pk (130 kw) bij 6000/min	113 nm bij 2400/min; 55 pk (40 kw) bij 4200/min	126 nm bij 2400/min; 60 pk (44 kw) bij 4200/min	134 nm bij 2400/min; 65 pk (48 kw) bij 4200/min	172 nm bij 2400/min; 80 pk (59 kw) bij 4000/min
prestaties tussen haakjes de gegevens bij uitrusting met Automatic	160 (155) km/h; 0-100 km/h in 15,2 (16,3) sec.	170 (165) km/h; 0-100 km/h in 13,7 (13,9) sec.	185 (180) km/h; 0-100 km/h in 11,3 (12,2) sec.	190 (185) km/h; 0-100 km/h in 10,6 (11,3) sec.	200 (195) km/h; 0-100 km/h in 9,9 (10,8) sec.	130 (125) km/h; 0-100 km/h in 31 (33,2) sec.	135 (130) km/h; 0-100 km/h in 28,1 (29,1) sec.	138 (133) km/h; 0-100 km/h in 24,6 (27,4) sec.	148 (143) km/h; 0-100 km/h in 19,9 (20,8) sec.
verbruik (90/120 stad)	9,4/12,5/15,1 (10/13,4/13,6) liter/100 km	9,4/12,4/14,7 (10,2/12,8/15,3) liter/100 km	9,8/12,1/16,4 (10,2/12,8/15,3) liter/100 km	10,2/12,7/18,5 (10,7/13,5/17,3) liter/100 km	9,5/12,1/18,3 (10,8/13/17,1) liter/100 km	7,1/10,2/9,5 (8,5/11,7/9,5) liter/100 km	7,5/10,5/9,0 (-) liter/100km	7,4/10,9/9,5 (8,1/11,4/9,5) liter/100 km	7,8/11,5/13,3 (8,8/12,4/10,4) liter/100 km
transmissie	vierversnellingsbak met handmatige of (optioneel) automatische bediening in het midden op de wagenvloer (bij Automatic optioneel stuurversnelling); enkele schijf droge plaatkoppeling (bij Automatic hydraulische koppelmvormer); aandrijving via gedeelde cardanas en differentieel met twee tussenassen met homokinetische koppelingen op de achterwielen.								
indolverbijdring	3,92	3,69	3,69	3,54	3,54	3,92	3,92	3,69	3,46
wielophanging	met schroefveren, vóór met twee reactiarmen; achter met semi-geleide wieldraagarmen, stabilisator V. + a. gasgevulde telescopische schokdempers (optioneel niv.reg. op achteras),								
wielen en banden	Stalen, geperste wielen 5,5J x 14H2 met vijf boutsbevestiging en afloopbeveiliging. Banden in de maat 175 SR 14 88 S (tubeless, radiaal) van Michelin, Continental of Fulda.			Stalen, geperste wielen 6J x 14H2 met vijf boutsbevestiging en afloopbeveiliging. Banden in de maat 195/70 HR 14 89 H (tubeless, radiaal) van Michelin, Continental of Fulda.		Stalen, geperste wielen 5,5J x 14H2 met vijf boutsbevestiging en afloopbeveiliging. Banden in de maat 175 SR 14 88 S (tubeless, radiaal) van Michelin, Continental of Fulda.			
reminrichting	hydraulische gescheiden remsysteem (voor/achter) met vier stalen remschijven en gietijzeren vaste remklauwen rondom, elektrische slijtagemelding en laag remvloeistofniveauctrole; servo-rembechrachting; mechanische parkeerrem met apart voetpedaal bediend op de achterwielen door middel van aparte trommels en remsegmenten.								
stuurinrichting	kogelkringloop stuurinrichting met optioneel hydraulische servobekrachtiging; draaicirkel 11,25m (servostuur 11,29m)								
carrosserie	chassisbodemplaat met carrosserie tot een sterk geheel uit staalplaat gelast; vormbehoudend torsiestijf zitplaatscompartiment (veiligheidskooi, patent Barényi) schokabsorberend voor- en achterdeel; optimaal zicht naar alle kanten; alle ruiten voorzien van veiligheidsglas; vier ruim openende en gemakkelijk sluiten deuren met veiligheidssloten; 13-laags lakopbouw; vuilwaterafvoersysteem; schokabsorberende stootlijsten rondom; duidelijke zichtbare signaalinstallatie en vuilwerende achterlichten.								
maten	wielbasis 2795; lengte 4725; breedte 1786; hoogte 1438 mm								
elektrische inst.	12 V gelijkstroom, 55 A (200: 44 A) accu; 55 A wisselstr.dynamo en 1,5 kw startm.; massa aan carrosserie					12 V gelijkstroom met 35 A (300D 55 amp.) accu, 55 A wisselstroomdynamo en 2 kw startmotor; massa aan carrosserie			
gewichten	1340 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 705 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1350 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 710 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1410 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 740 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1455 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 755 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1475 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 755 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1375 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 725 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1380 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 725 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1385 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 730 (ongeremd); 1200 kg (geremd)	1445 kg (afhankelijk van opties); aanhanglast 750 (ongeremd); 1200 kg (geremd)



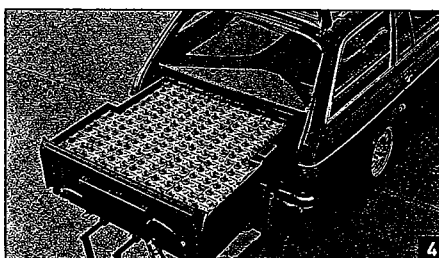
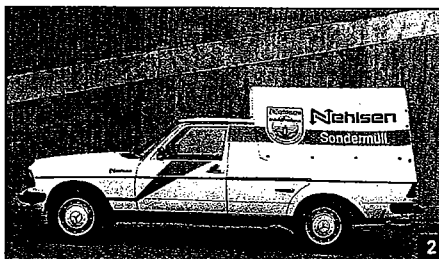
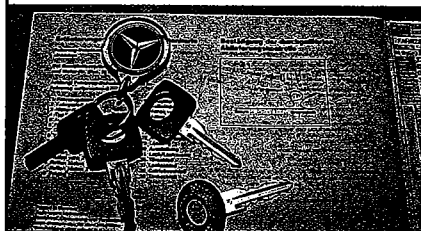
'Unter die Haube' ligt een stevige 2,8 liter zes-in-lijn die in het geval van de groene 'E' maar liefst 177 pk aan de krukas afgeeft. De '123' heeft daarbij ook nog bijzonder goede rij-eigenschappen, uitermate prettig bochtengedrag en toch nodigt de auto niet uit tot een pittige rijstijl.

Het interieur is helemaal in de sfeer van de jaren zeventig duidelijk en niet overdone met al teveel tierelantijntjes



De wagenkaart en de sleutels

Onderdeel van de Mercedes-Benz perfectie is dat ieder afzonderlijk Mercedes-Benz model, en dit geldt ook voor de Mercedes-Benz W123, tot op de dag van vandaag bekend is in Stuttgart. Aan de hand van het chassisnummer en de zogenaamde wagenkaart of "Datenkarte" kan exact worden nagegaan in welke vorm, met welke motorisering, kleur en bijzondere accessoires en op welk tijdstip een Mercedes-Benz de fabriek verliet. Zo verdient het de aanbeveling bij de aankoop van een (gebruikte) Mercedes-Benz altijd de wagenkaart te raadplegen en met behulp van deskundigen binnen de Club te achterhalen of de auto van keuze origineel is. Het komt namelijk helaas vaak voor dat gewilde accessoires als tempomaat, elektrische raambediening maar ook "Becker"-radio's worden uitgebreid, voordat de auto te koop wordt aangeboden. Een auto is het meeste waard als hij volledig in de staat is waarin hij de fabriek verliet. Later ingebouwde accessoires leiden niet tot een verhoging van de waarde, zoals veelal ten onrechte wordt gedacht, maar eerder tot een verlaging. Een andere bijzondere Mercedes-Benz eigenschap is de sleutel, of, beter gezegd, de sleutels. Iedere Mercedes-Benz W123 beschikt namelijk vanaf de geboorte over ten minste drie sleutels: de twee vierkante hoofdsleutels en de afgeronde nevensleutel. Met laatstgenoemde kunnen niet het handschoenenkastje, indien voorzien van een slot, of het kofferruimtedeksel worden geopend. Deze zogenaamde "Nebenschlüssel" wordt afgegeven bij hotels, restaurants maar ook bij de werkplaats indien de wagen door derden wordt bereden. Overigens kunnen wagenkaarten in kopie, alsook alle sleutels van iedere Mercedes-Benz, bij de dealer worden besteld.



Bij de foto's

- 1: De modellen met de ronde koplampen waren de 'rustige types'
- 2: Multifunctioneel, de auto werd niet alleen veervuldig gebruikt als taxi, maar in dit geval als vuilniswagen. Alleen voor speciaal afval, dat wel...
- 3: Of als ambulance
- 4: Startkabeltje aanpluggen en gáááán, vroege experimenten met milieuvriendelijke brandstoffen
- 5: Een van de mooiste? U mag het zeggen, de coupé
- 6: De 'T' bood niet alleen extra bagageruimte, maar was ook nog eens erg mooi gelijnd en had van die prachtige verchroomde dakrails
- 7: Plaatje uit de oude doos van 280(E) sedan. Kleur zwart/wit, kleurnummer...
- 8: Vroeger waren de files aanmerkelijk korter

Motorenpalet

Niet helemaal. De ingenieurs bij *Das Haus* zijn ook maar mensen en de mens is niet feilloos. Mercedes had namelijk een beetje zitten slapen met de ontwikkeling van nieuwe motoren in de jaren zestig. In die periode ontwikkelde Mercedes-Benz de Wankelmotor verder en had *Das Haus* goede hoop spoedig een concept te kunnen voorstellen dat de beroemde Mercedes-Benz degelijkheid paarde aan Münchense *Laufkultur* en Wolfsburgse spaarzaamheid. Dat lukte echter niet. Toen men echter tot dat inzicht kwam was het al 1968 en was de ontwikkeling van normale Otto- en dieselmotoren al jaren op een laag pitje gezet.

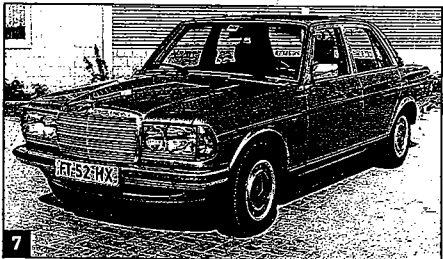
Zelfs bij Mercedes-Benz waren er in die jaren onvoldoende middelen om zowel nieuwe concepten, zoals het Wankelconcept, als nieuwe Otto- en dieselmotoren tegelijkertijd te ontwikkelen. Of om het met Dr. Fritz Nallinger, verantwoordelijk bestuurslid voor ontwikkeling in die tijd, uit te drukken: "We kunnen niet op alle nieuwigheidsbrillen dansen."

Eind jaren zestig begon men de achterstand echter in te zien en begon koortsachtig met de ontwikkeling van nieuwe motoren. Voor introductie in de W123 was dat te laat. De nieuwe maatstaf kreeg de motoren die hun betrouwbaarheid in

het voorgangermodel hadden bewezen. Pas begin jaren tachtig druppelden de nieuwe motoren ook binnen in de E-klasse uit die dagen. Maar terug naar Bandol. Welke motoren troffen de testers daar nu aan?

Bekend duo

In de eerste plaats de 2,0 en 2,3 liter benzinemotoren (M115) die in wezen gebaseerd waren op de M121 uit de 190SL en rechtstreeks waren overgenomen uit de in 1968 geïntroduceerde W115 serie. Het waren degelijke gietijzeren blokken met aluminium kop en vier oververkiepte (boring groter dan slag) cilinders. De 200 leverde 94 pk, de



63 kleuren

Het onderstaande overzicht toont de 63 leverbare lakkleuren voor de bouwserie W123 gedurende de gehele bouwperiode (december 1975-december 1984). De staalkaart werd na twee tot drie jaren aan de veranderde voorkeuren aangepast. In de loop van de bouwperiode werden de kleuren steeds gedekter. Sommige kleuren bleven in het programma (zwart, klassiek wit, ivoorwit, donkerblauw). Andere kleuren werden maar kort gebruikt. Dit gold vooral de duurdere metallic lakken die sterker onderhevig waren aan mode-invloeden. Metallic lakken waren aanvankelijk niet leverbaar voor viercilinder limousinemodellen om de afstand tot de duurdere zescilinder modellen en de coupés beter tot gelding te brengen. In het onderstaande overzicht betekenen "S" standaard lakkleur; "M" tegen meerprijs leverbare bijzondere lakkleur en "N" niet leverbaar.

naam vanaf jaar: '76 '79 '81 '82 '84

uni lakkleuren

040 zwart	S	S	S	M	M
312 labradorblauw	N	N	N	M	N
406 cayenneoranje	M	N	N	N	N
424 topaasbruin	M	N	N	N	N
427 bruin	N	N	N	S	N
444 zandbeige	N	N	N	M	M
459 kastanjebruin	N	N	N	N	S
470 Coloradobeige	S	N	N	N	N
476 goudbruin	N	M	S	N	N
479 veenbruin	N	S	N	N	N
482 perzikoranje	N	M	N	N	N
501 oriëntrood	N	M	M	M	N
504 engels rood	S	S	S	N	N
516 rood	M	N	N	N	N
540 barolorood	N	N	N	N	S
568 signaalrood	M	M	M	M	M
585 oudrood	N	N	N	S	N
606 esdoorngeel	S	N	N	N	N
618 mimosageel	M	M	N	N	N
623 ivoorwit	M	M	M	M	M
624 geel	S	N	N	N	N
673 Saharageel	N	S	S	S	N
680 zonnegeel	N	M	M	N	N
684 taigabeige	N	M	M	M	M
681 tarwegeel	N	S	S	S	S
737 klassiek wit	S	S	S	S	S
740 pastel grijs	M	M	M	N	N
751 liasgrijs	N	N	N	S	S
803 rietgroen	N	N	N	S	S
822 eikengroen	N	N	N	M	M
825 donkergroen	M	N	N	N	N
867 Kaledoniëgroen	S	N	N	N	N

naam vanaf jaar: '76 '79 '81 '82 '84

metallic lakkleuren

870 nikkelgroen	M	N	N	N	N
875 mangogroen	N	M	M	N	N
880 agavengroen	N	S	S	N	N
900 surfblauw	N	N	N	S	S
903 blauw	S	N	N	N	N
904 donkerblauw	M	M	M	M	M
922 pastelblauw	S	N	N	N	N
934 Chinablauw	N	S	S	N	N
940 Hanzebauw	N	M	M	N	N
172 antracietgrijs	M	M	M	M	M
199 blauwzwart	N	N	N	N	M
355 diamantblauw	N	N	N	N	M
404 Milaanbruin	M	N	N	N	N
419 icoongoud	M	N	N	N	N
473 Champagnegoud	N	M	M	M	M
480 mangaanbruin	N	M	M	M	M
525 briljantrood	M	N	N	N	N
581 incarood	N	M	N	N	N
587 pajetrood	N	N	N	N	M
702 rookzilver	N	N	N	N	M
735 sterrenzilver	M	M	M	M	M
861 zilvergroen	M	N	N	N	N
874 citrusgroen	M	N	N	N	N
876 cipressengroen	M	M	M	M	M
877 petrol	N	M	M	M	M
881 zilverdiesel	N	M	M	M	M
906 grijsblauw	M	N	N	N	N
929 nautisch blauw	N	N	N	N	M
930 zilverblauw	N	M	M	M	N
931 magnetitblauw	M	N	N	N	N
932 lapisblauw	N	M	M	M	N

230 109 pk. De 200 was het *instapmodel* en vormde in de jaren zeventig de typische auto voor het afdelingshoofd of de iets succesvollere vertegenwoordiger. Daarbij was de *twee-liter-grens* bewust gekozen. In Duitse (maar ook Franse, Zwitserse, of Oostenrijkse) arbeidsverhoudingen was het belangrijk een (nieuwe) auto te rijden die bij de sociale positie paste. Alleen de baas reed in een 280 E, als hij dat al deed en het was beslist niet de bedoeling dat lager geplaatsten in een zwaarder gemotoriseerde (lees duurdere) auto reden.

De 230 bood iets meer temperament en werd vooral gekozen door particuliere en kostenbewus-

te veelrijders omdat de 230 lange afstanden iets comfortabeler aflegde en daarbij niet meer brandstof gebruikte dan de 200. Zowel de 200 als de 230 werden beademd door een Stromberg 175 CDT carburateur waarvan aanvankelijk het zuigermembraam vaak scheurde, maar daar zullen de testers in Bandol geen last van gehad hebben.

Nieuwe maatstaf

De enige 'nieuwe' benzinemotor die in Bandol werd gepresenteerd was de tweeënhalf liter in de 250. De motor van de 250 werd door Daimler-Benz als een geheel nieuwe motor aangeduid. Dichter bij de werkelijkheid ligt de bewering dat

Presentatie InterClassics

Ter gelegenheid van de dertigste verjaardag van de introductie van de Mercedes-Benz W123 presenteren de Mercedes-Benz Veteranenclub Nederland en de MB W123 Club Nederland "60 jaar E-klasse" tijdens de premium automobielseurs "Interclassics & Topmobiel 2006" van 13 tot en met 15 januari 2006 in het Maastrichts Expositie en Cultureel Centrum (MECC) aan Forum 100 NL 6229 GV Maastricht (tel.: 00 31 (0) 43 38 383; info@mecc.nl en www.interclassics-topmobiel.com). Tijdens deze beurs (zondag 15 januari 2006 vanaf 14.00u) houden de Mercedes-Benz Veteranenclub Nederland en de MB W123 Club Nederland hun traditionele nieuwjaarsborrel waarvoor de leden en donateurs van harte zijn uitgenodigd.

Typologie

Hieronder volgt een overzicht van alle types uit de W123 serie. De gemarkeerde versies waren present in Bandol. De 300 CD turbodiesel en 300 D turbodiesel waren officieel nooit in Europa leverbaar. De verkoopaanduiding wordt gevormd door de in kubieke centimeters (cc) gemeten motorinhoud af te ronden op het dichtstbijzijnde honderdtal en te delen door tien. De letter "E" in de verkoopaanduiding staat voor *Einspritzung* wat op een benzinemotor met benzine-injectie duidt. "D" staat voor Diesel. "C" staat voor coupé. "T" staat voor toerisme en transport en duidt op de bezigheden waarvoor een Mercedes-Benz W123 in combinatie-uitvoering (*Stationswagen*) geacht werd te worden gebruikt. De tweede letter "T" werd officieel nooit gebruikt voor het kenmerk *turbodiesel*. Deze aanduiding werd altijd voluit geschreven. Een 280 CE is bijgevolg een Mercedes-Benz coupé met 2,8 liter benzinemotor met benzine-injectie. Een 300 TD een Mercedes-Benz combinatiewagen met drie liter Dieselmotor. Auto's met benzinemotoren en carburateur hadden geen extra aanduiding; dit werd geacht de standaarduitvoering te zijn. Omdat de verkoopaanduiding verwarring kan scheppen met een type uit een voorgaande bouwserie (bijvoorbeeld: 250 uit de streep acht (W114) en 250 uit de 123-serie) gebruiken *Mercedilogen* uitsluitend de bouwserieaanduiding.

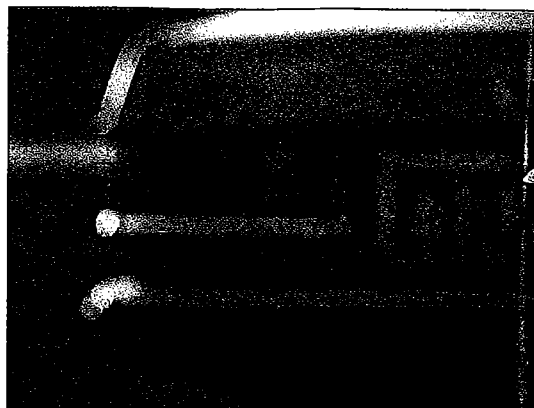
Kolom 1: verkoopaanduiding • Kolom 2: bouwserieaanduiding • Kolom 3: vermogen in kilowatt
Kolom 4: vermogen in paardekrachten

200 D	123.120	40	55	280 C	123.050	115	156
200 D	123.120	44	60	280 CE	123.053	130	177
220 D	123.126	44	60	280 CE	123.053	136	185
240 D	123.123	48	65	300 CD	123.150	64	84
240 D	123.123	53	72	300 CD turbodiesel	123.153	92	125
240 D lang	123.125	53	72	240 TD	123.183	53	72
300 D	123.130	59	80	300 TD	123.190	59	80
300 D	123.130	65	88	300 TD	123.190	65	88
300 D lang	123.132	65	88	300 TD turbodiesel	123.193	92	125
300 D turbodiesel	123.133	92	125	200 T	123.280	80	109
200	123.020	69	94	230 T	123.083	80	109
200	123.220	80	109	230 TE	123.283	100	136
230	123.023	80	109	250 T	123.086	95	129
230 E	123.223	100	136	250 T	123.086	103	140
250	123.026	95	129	280 TE	123.093	136	185
250	123.026	103	140	230 chassis	123.000	80	109
250 lang	123.028	103	140	230 E chassis	123.200	100	136
280	123.030	115	156	240 D chassis	123.102	53	72
280 E	123.033	130	177	240 D chassis lang	123.103	53	72
280 E	123.033	136	185	300 D chassis lang	123.105	59	80
230 C	123.043	80	109	250 chassis lang	123.003	103	140
230 CE	123.243	100	136	280 E chassis lang	123.007	136	185

deze nieuwe motor, met de interne code M123, ontleend aan de *Baumustercode* van de auto waarin de motor zou debuten - de W123, een conglomeraat van de oude M180, uit zijn voorganger de 230.6 (W114), en de M110 motor is. De krukas doet weer denken aan de oude M180. Er waren maar vier krukaslagers aanwezig en, in tegenstelling tot de motoren uit de 280-serie, één nokkenas. Grotere spaarzaamheid zou daarvan het gevolg zijn. Dat dit effect niet zo groot was is inmiddels bekend, maar lag niet zo zeer aan de constructie als wel de mengselvorming door de roemruchte Solex 4A1 carburateur.

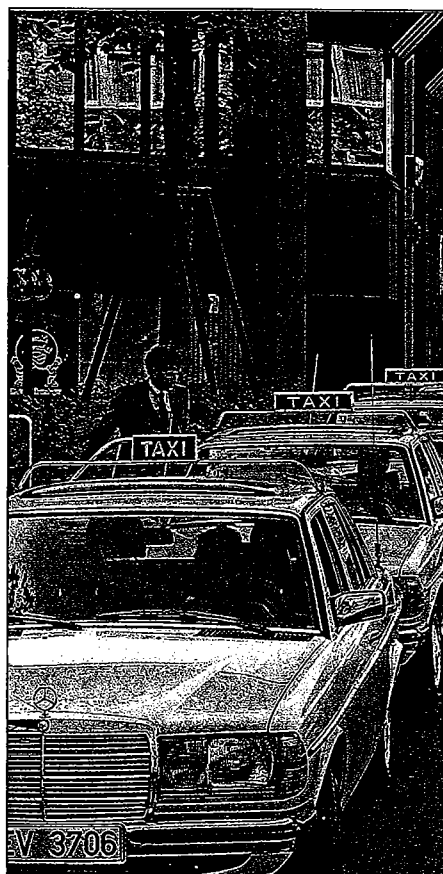
Deze carburateur was de enige dubbel-register carburateur uit Europese productie en de meest ingewikkelde ooit gemaakt. De typeaanduiding geeft aan dat er twee keer twee trappen zijn (4); dat deze uitvoering de eerste versie was (A) en

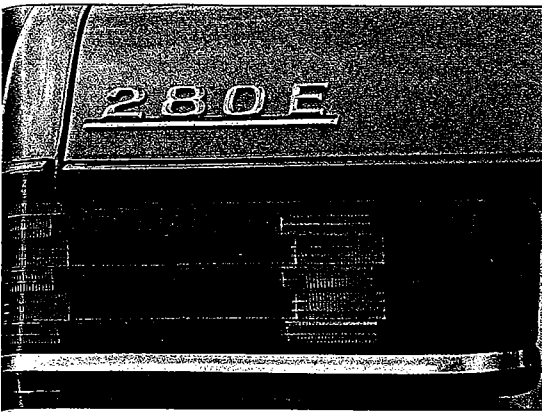
dat de gehele mengselbereiding, en daar was men heel trots op, in één huis zat (1). Het bleek al snel dat de monteurs en cliënten van Mercedes-Benz deze complexiteit moesten bezuren. Door de afstellingproblemen leed de 250 aan startproblemen, *flat spots* en een hoog verbruik. Het was, afgezien van de 2 E E carburateur voor sommige exportuitvoeringen van de W124 200, de laatste door Solex gebouwde en samen met Mercedes-Benz geconstrueerde carburateur. Een door veel bezitters van een 250 gevoeld nadeel was dat hun nieuwe auto zich uiterlijk niet van de minder dure viercilinder dieselmodellen onderscheidde. De 250 had bijvoorbeeld dezelfde vriendelijke kijkende ronde koplampen als zijn zwakker gemotoriseerde broeders. In de W114 serie was de 250 nog het topmodel geweest met dubbele bumpers en een andere grille.



Aan het wereldberoemde geribbelde achterlicht zit nog een hele geschiedenis vast

Eh... Taxi!!!





Schoonmoeder-compatibel

Topmodel

Tijdens de introductie in Bandol waren de 280 en 280 E de onbetwiste topmodellen die voorzien waren van de dubbelnoks 2,8 liter zescilinder motoren met, toen ultra modern, bolvormige verbrandingsruimten. De 280 met Solex 4A1 carburateur had 156 pk, de 280 E met de van de 450 SEL 6.9 inmiddels bekende Bosch K-Jetronic bood aanvankelijk 177 pk, later (1978) 185 pk.

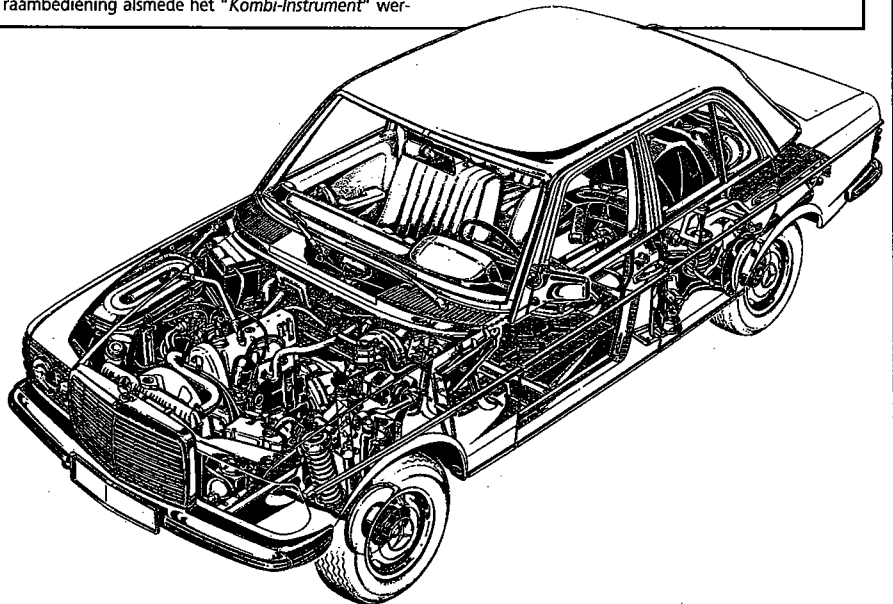
De 280 modellen verschilden overigens niet alleen voor wat betreft hun motorisering van hun kleinere broers. De topmodellen boden onder meer halogeen koplampen met rechthoekige schijnwerpers, om de hoeken doorgetrokken bumpers, verchromde luchtinlaten onder de voorruit, chroomaccenten onder achterlichten en een opgewaardeerd interieur met hout- en chroomaccenten en een afwijkende stofpatroon voor de bekleding. Bovendien hadden de 280ers een grotere tank met 80 liter inhoud (in plaats van 65). Daarnaast waren er nog enige afwijkingen voor de fijnproevers: tot aan de deuropener doorlopende handgrepen in het interieur, chroomafzettingen op de deurbekleding, lampje boven de achterbank, dubbele uitlaat en, heel belangrijk, een snelheidsmeter tot 220 km/h.

Deze afwijkingen, waarvan er sommige ook terug

Zijn er zwakke punten?

De Mercedes-Benz W123 behoren tot de sterrendragers die af fabriek al voorzien werden van een realistische roestpreventie. Er werd gebruik gemaakt van een soort was-coating. De rest van de auto's werd met de bekende zorg in elkaar gezet. Toch hebben ze niet het eeuwige leven. Blijkbaar is er in de bouwjaar 1976 en 1977 een wat mindere kwaliteit plaat gebruikt, maar dat is alleen handig om te weten. De punten die aandacht verdienen zijn: de onderkant van de portieren, de binnenschermen van het motorcompartiment (vooral de hoeken bij de motorkap-scharnieren), de voorspatborden onder de voorbumper en de dorpelhoeken. Het zwakste punt is het begin van de wielkastranden tussen achterportier en achterwiel. Auto's die glanzend chromen of roestvrijstalen wielkuipranden hebben zijn daarom eerder verdacht dan het aanbevelen waard. Verder is het erg belangrijk te letten op een schoon, onbeschadigd en compleet interieur. Het interieur van de Mercedes-Benz W123 werd gedurende de bouwperiode in bijzonder veel varianten geleverd en in vele details regelmatig veranderd. Zo werd het reliëf van de kunststofstructuur gedurende de bouwperiode vier keer gewijzigd. Ook de schakelaars op de middenconsole, de bekleding van de stoelen, de handels van de raambediening alsmede het "Kombi-Instrument" wer-

den gedurende de bouwtijd één of meerdere keren aangepast. Ofschoon alle onderdelen, nieuw of gebruikt, zeer goed te krijgen zijn, is het erg moeilijk passende interieurdelen te vinden. De motoren die in de Mercedes-Benz W123 werden gebruikt zijn, mits juist onderhoud werd uitgevoerd, nagenoeg onverwoestbaar. De meeste benzinemotoren zijn, bij regelmatig olie vervangen en in geval van motor 102 (230 E), het vervangen van de aandrijfketting voor de nokkenas, goed voor ten minste 250.000 probleemloze kilometers, maar ook uitschieters in de richting van 400.000 km zijn niet onbekend. Dieselmotoren hebben door hun robuustere constructie vaak een nog veel langere levensduur. Zo zijn er Mercedes-Benz W123 die op één motor 1.000.000 km hebben gehaald. Dat betekent niet dat er gedurende de lange levensduur niet eens iets stukgaat, maar de meeste defecten zijn eenvoudig te verhelpen. Een laatste waarschuwing gelden de vele accessoires, of "Sonderausstattungen", die af fabriek op de auto konden worden geleverd. Alle accessoires dienen te functioneren. Het is vaak erg moeilijk en kostbaar om ingewikkelde accessoires, zoals bijvoorbeeld tempomaat (cruise control), airconditioning of niveauregeling te repareren of te vervangen.



te vinden zouden zijn bij de later geïntroduceerde coupés, vonden hun grondslag in de wens van het bestuur van de Daimler-Benz AG om de 280ers chiquere auto's te laten zijn dan de goedkopere modellen maar ook weer niet te chique om cliënten af te snoepen van de S-Klasse (W116). Daarom werd al vanaf het begin van de ontwikkeling nagedacht over een tweede carrosserievariant voor typen 280 en 280 E, maar dit plan werd in de drang tijdig de 123-serie te introduceren verworpen. Wat overbleef waren genoemde onderscheidstekens en een bankrekening die gemiddeld

NLG 15.000 (met extra's als Automatic, schuifdak etc.) leger was dan wanneer er een kale 200 was besteld. Maar dan stond er ook een "Geheimtipp für Kenner Automobiler Spitzentechnologie" in de - meestal dubbele en verwarmde - garage.

Nog een jubileum

Niet alleen de W123 maar ook de dieselmotor in een personenauto viert een verjaardag. In 1936 werd de eerste diesel personenauto door *Das Haus* voorgesteld. Ten tijde van de introductie van de 123 was dat ook (bijna) 40 jaar geleden.



Het veiligheidsaspect speelde altijd al een grote rol bij Mercedes-Benz



"Nur für PKW." Vandaar dus dat je geen Eendjes ziet zwemmen

van een S-Klasse model te overschrijden. In ieder geval kon iedere W123 besteller nagenoeg vrij uit 82 *Sonderausstattungen* kiezen zonder verplicht via een GLX versie of winterpakket ongewenste extra's mee te bestellen. Een kleine greep.

Kleur en bekleding

De meest gebruikte manier om zich te onderscheiden was het kiezen van een bijzondere kleur. Dat was bij - de gedurende de gehele bouwtijd van de W123 serie - 63 verschillende kleuren niet echt moeilijk. Meestal werd echter *Classic Weiß* gekozen naast typische jaren zeventig kleuren als *Signalrot*, *Agavengrün* of *Goldbraun*. Na verloop van tijd werd het aantal gedekte kleuren talrijker. De duurdere modellen konden in metallic kleuren worden besteld: voor de viercilinders was dit aanvankelijk niet mogelijk. Sluwe Mercedes-rijders die deze discriminatie niet accepteerden, bestelden eerst een 300 D om de bestelling dan op het laatste moment, ongeveer zes weken voor aflevering, om te zetten naar een 240 D. De productie was dan al zover gevorderd dat geen wijzing van kleur meer mogelijk was zodat de besteller zijn auto alsnog in een fraaie metallic kleur geleverd kreeg. Naast de stoffen bekleding die, zoals beschreven voor de 280 modellen en coupés een afwijkend patroon had, kon men kiezen voor echtleder, kunstleder (MB-tex, meestal voor taxi's en utiliteitswagens) en het chique velours. Iedere bekledingssoort kon in zes kleurstellingen worden besteld, subtiel afgestemd op de wagenkleur. Overigens vond Prof. Dr. Scherenberg, een man met een uitgesproken visie en eindverantwoordelijke voor de ontwikkeling van de W123, dat bepaalde kleuren niet moesten worden gecombineerd, maar dat was een kwestie van smaak. Rode coupés bijvoorbeeld moesten volgens Scherenberg *überhaupt* niet worden aangeboden.

Comfort

Niet een kwestie van smaak was de stuurbekrachtiging of *Servolenkung*. Dit accessoire werd op bijna alle viercilinders als extra besteld. Deze *kogelkringloopbesturing* met handkrachtbegrenzende een variabele, snelheidsafhankelijke bekrachtiging en was een staaltje Mercedes-Benz perfectie. Wanneer het wiel bijvoorbeeld tegen een stoeprand werd gemaneuvreerd kon het stuur niet verder worden gedraaid om schade aan de servo-inrichting te voorkomen. Andere bekende accessoires zijn *Automatic*, schuifdak (elektrisch of handbediend) en warmtewerend glas. Radio's waren af fabriek altijd van de traditionele fabrikant *Becker* en voorzien van een *Hirschmann* antenne. Meestal werd de *Becker Europa* met *Kurier* (ARI, verkeersinformatiesysteem) besteld. Deze Becker radio's waren vanaf 1977 perfect op het interieur afgestemd door knoppen die op de exemplaren voor de verwarming en ventilatie leken en een identiek lettertype voor de belettering.

Voor de luxe verslaafden waren er nog veel meer *Sonderausstattungen* waaronder aluminium velgen (alleen vijf- en zescilinders; later ook coupés en T-serie), *Tempomat* (cruise control op z'n Mercedes - dus beter...), stoelverwarming (voor en achter!) airconditioning (Klimaanlage, handmatig en automatisch), standkachel, kofferset, vijf soorten maten, ongevalmapje (met minicamera, krijt en meetlint om ongevallen volgens de Mercedes-standaard op te nemen en daarmee de wederpartij een laatste *knock out* toe te brengen voor zover hij dat na een botsing met een Mercedes nog niet was) of verlichte make-up spiegels voor mevrouw. Later volgende daar nog belangrijke veiligheidsfeatures als ABS en Airbag op. In Bandol waren niet al deze extra's beschikbaar. Sommige werden pas later toegevoegd aan het programma.

Een maatstaf met vele nuances

De Mercedes-Benz W123-serie bood zeker nadat de coupémodellen, de *T-limousines* en de utiliteitschassis (ziekenauto, rouwwagen, verlengde wielbases) waren geïntroduceerd en er nog enkele motorvarianten bijkwamen (230 E, 300 turbodiesel) een zeer rijk geschakeerd palet, dat ook nog tegenwoordig overtuigen kan.

De heren autotesters in Bandol konden dat nog niet allemaal bevroeden. Wat wel bij hen achterbleef was het gevoel in een uiterst betrouwbare, veilige, comfortabele, kortom in zeer vertrouwenwekkende auto te hebben gereden die perfect was geconstrueerd en gebouwd. In de tien jaar die daarop volgden zouden tenminste 2.696.515 kopers om precies die reden ook in een W123 rijden. Zo'n groot aantal automobielen van één type zou *Das Haus* in de dertig jaar die op de introductie volgden nooit meer bouwen. De Mercedes-Benz W123 was niet alleen een nieuwe maatstaf door Mercedes-Benz maar ook voor Mercedes-Benz. De bezitter die er anno 2006 mee rijdt merkt dat nog steeds.

Sonderausstattungsliste

De MB W123 club Nederland heeft speciaal voor de lezers van *Auto Motor Klassiek* een overzicht gemaakt van alle accessoires en extra's die er voor de W123 verkrijgbaar waren. Een zeer uitgebreid overzicht, net iets te uitgebreid voor publicatie in *Auto Motor Klassiek*. Maar om de lezers die informatie niet te onthouden, hebben we deze *Sonderausstattungsliste* in PDF-formaat voor u opgemaakt. Om dit overzicht in bezit te krijgen hoeft u alleen een mailtje te sturen naar redactie@amklassiek.nl, met als onderwerp "Sonderausstattungsliste" en wij sturen het u zo snel mogelijk toe.