

Kooppids voor de Mercedes-Benz W123 (1976-1984)

Alvorens ik start met het schrijven van de kooppids wil ik jullie eerst wat informatie geven waar ik de informatie van dan heb gehaald.

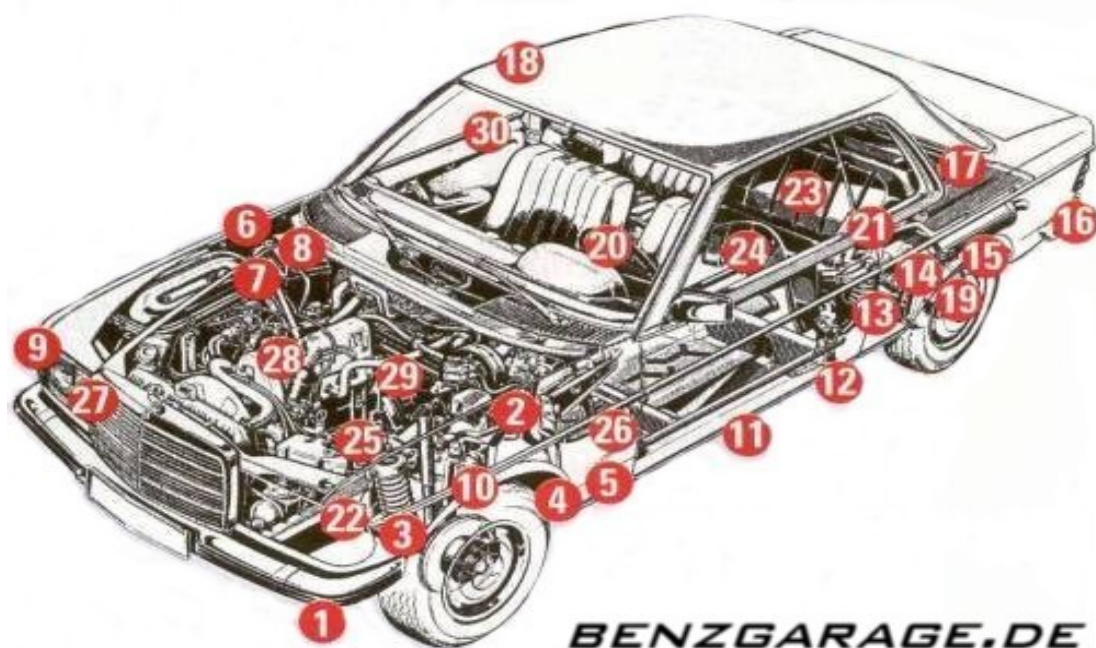
Voordat ik mijn eigen W123 heb gekocht ben ik opzoek gegaan naar zoveel mogelijk informatie dat over dit typen te vinden is. Zo kwam ik uit bij de W123club.nl een zeer informatieve en gezellige club waar de leden elkaar allemaal proberen te steunen. Ook enkele Duitse en Engelse webpagina's heb ik regelmatig bezocht voor informatie. Een van die informatie stukken is een kooppids van een engelse sloper die zich in de W123 heeft gespecialiseerd. Deze handleiding heb ik gebruikt bij het zoeken en uiteindelijk kopen van mijn W123 - 240 diesel.

Recent zag ik op de W123club.nl vaker de vraag langskomen waar opgelet moet worden bij de aanschaf van een W123. Dit heeft mij doen besluiten de kooppids waar ik veel aan had te vertalen en op de website te plaatsen.

Ik zal in het document de volgende drie punten behandelen. Dit zijn:

- 1 Carrosserie
- 2 Mechanica
- 3 Interieur

Het zal duidelijk zijn dat het mijn bedoeling is dat een ieder met dit document veel duidelijkheid krijgt over waar allemaal opgelet moet worden bij de aanschaf van deze geweldige auto. Wanneer er dan ook op of aanmerkingen zijn dan zijn deze van harte welkom. Het document kan natuurlijk altijd worden verbeterd!



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

Carrosserie

Intro

De W123 is verschenen in drie Carrosserie varianten te weten Sedan, Station en Coupe. Verder zijn er nog enkele speciale uitvoeringen gemaakt zoals bijvoorbeeld Ambulances en Begrafnisauto's. De meeste van de Rondrijdende W123-ers zijn Sedans gevolgd door de Station. De Coupe is een relatieve zeldzaamheid, maar is erg geliefd bij de W123 liefhebbers.

De productie van de W123 begon half jaren '70 en toen werd er nog niet echt veel werk gemaakt van roest preventie. Ook de grote vraag naar de voertuigen eind jaren '70 zorgde er voor dat de bescherming tegen roest niet zo goed is geweest als dat het had kunnen zijn. Vanaf 1980 werden de W123's voorzien van een betere beschermingslaag en werden ook plastice bescherm panelen geplaatst in de wielkasten bij de voorwielen. Ook de afvoer van water werd aangepakt. Dit werd gedaan door het plaatsen van betere rubbers rond de deuren en ramen. Dit heeft er in geresulteerd dat de voertuigen vanaf 1980 vaak in een betere staat zijn dan de W123 van voor 1980.

De punten om op te letten!

We gaan de auto van boven naar beneden behandelen. Veel voertuigen zullen een dakraam hebben. Deze optie kon in twee varianten gekozen worden. Te weten Electrisch en Mechanisch. Het Dakraam is gelijk het eerste punt waar naar gekeken moet worden. Open het dakraam helemaal, wanneer elektrisch weet je gelijk of het werkt, en kijk naar roest vorming rond de afvoerkanalen en of de afvoerkanalen nog open zijn. De dakramen zijn zeer gevoelig voor roestvorming wanneer ze niet regelmatig worden onderhouden, het is overbodig om te zeggen dat het verwijderen en vervangen van een dakraam een dure aangelegenheid is en dat het beter kan worden voorkomen. Het is dan ook te stellen dat je beter auto's kan vermijden waar roestvorming is op deze plaats.

Het volgende punt waar naar we gaan kijken zijn de passingen van de panelen en andere elementen die het voertuig heeft. Wanneer we hiernaar kijken kunnen we vaak zien of een auto betrokken is geweest bij een ongeluk en/of is voorzien van niet originele plaatdelen. Hoe netjes de niet originele plaatdelen ook zijn nagemaakt en geplaatst, om de een of andere rede passen ze nooit echt goed. Ook is de kwaliteit vaak minder als de originele, al is dat tegenwoordig nog maar zeer de vraag.

Wanneer er naar een Coupe wordt gekeken moet er vooral worden gelet op beschadigde chrome strippen rond de ramen en deuren. Ook moet er worden gekeken naar de deurrubbers en raamrubbers, dit geldt overigens voor alle auto's. Als de rubbers aan het scheuren zijn zit er niks anders op dan ze te vervangen, reken er op dat de rubbers snel 60 euro per rubber kosten bij de dealer.

De auto's zijn allemaal gespoten in een bepaalde kleur. Het is zaak om een W123 te kopen in zijn originele kleur, een andere kleur dan de originele zorgt er voor dat de auto "waardeloos" is. Kijk ook naar de staat van de lak. Wanneer een auto veel in de hete zon heeft gestaan dan zal de lak aan het breken zijn. Dit zorgt ervoor dat er water onder de lak kan komen en dat hier roestvorming op kan gaan treden. De auto zal dan overgespoten moeten worden, wat een behoorlijk dure operatie is.

Nu we het toch over roest hebben gaan we de eerste bekende roestplekjes maar eens noemen. Wanneer een W123 is voorzien van chrome wielkastranden, deze zijn niet origineel MB, dan moet hier extra veel aandacht aan worden besteed. De Wielkasten zijn sowieso al een zorgenkind bij alle auto's omdat hier veel vuil en daardoor water kan ophopen. Kijk dus goed naar roestvorming in de wielkasten. De voorschermen zijn relatief makkelijk te vervangen, zitten erop geschroefd. De achterpanelen laten zich wat moeilijker repareren, hier zullen stukken in moeten worden gelast.

Wordt er gekeken naar een Stationwagen dan moet er extra worden gekeken naar de carrosserie rondom de achterlichten. De cilinders om de achter klep hoog te houden kunnen door de leeftijd defect raken. Dit is geen groot probleem en makkelijk te repareren. Lastigere punten om te repareren kunnen we aantreffen aan de onderkant van de deuren (ook 5de deur) en de achterraut. Door lekkages kan hier roestvorming optreden. Goede 2de hands deuren zijn bijna niet te vinden en het vervangen kost een hoop geld.

Ook de bumpers van de W123 moet worden bekeken op roest en schades, bijvoorbeeld dat paaltje dat daar echt niet stond. Er zijn drie verschillende bumpers voor de W123. De Sedan heeft een bumper die uit 1 deel bestaat. De station heeft een bumper waar het mistlicht en achteruitrijlicht op zijn geplaatst. De Coupe en de 280E (Sedan) hebben een bumper die uit 3 delen bestaat. Nu hebben we voor al deze bumpers overigens ook nog een US uitvoering. Deze bumpers zijn veel groter dan de Europese bumpers. Dit is omdat zij een botsing bij een snelheid van 5 m.p.h. moeten kunnen overleven.

Nu hebben we de optisch duidelijke dingen gehad en gaan we wat dieper kijken voor de probleem plekjes. Het grootste zorgenkindje en dat kunnen alle W123 rijders je vertellen, zijn de krikpunten. Hier kan gemakkelijk vuil en vocht in blijven zitten en dat resulteert in roestvorming. Vaak moet hierdoor een stuk van de kokerbalk worden vervangen. De achter onderzijde van de W123 is zeer degelijk en als hier roest te vinden is dan is het vaak bij de ophangpunten van de draagarm. De bodemplaat moet je onderzoeken naar zachtplekken. Dit kan je doen door met je vinger tegen de bodemplaat te drukken. Als het zacht is voel je dit meteen, het blik geeft dan echt mee. Het is een probleem, maar is zeker niet het grootste. Door een stuk bodemplaat er in te lassen kunnen de roestplekken hier worden gerepareerd.

Onder de motorkap gaan we ook kijken, niet omdat we de motor zo interessant vinden, maar we gaan op zoek naar mogelijk roest. Plaats de motorkap in de Vertikale positie. Hij zal in een slotje moeten vallen die voorkomt dat hij dicht zal slaan. We gaan gelijk maar bij de scharnierbakken beginnen. Controleer of de veer en de scharnieren niet verroest zijn. Kijk ook of de afvoerkanalen van de scharnierbakken open zijn, het water moet via de wielkast kunnen ontsnappen. Daarna gaan we kijken voor roestvorming rond de Veerpoten. En dit wordt gevolgd door de afwatering die direct achter de koplampen zit.

Accubakken treffen we in vele W123's aan met roestvorming. Om de een of andere rede is dit een gewoonteplek, waarschijnlijk veroorzaakt door het schuiven van de accu tijdens het plaatsen. Een accu heeft ongeveer een levensduur van 6 jaar, er zullen dus wel meerdere accu's zijn geplaatst alvorens jij jouw W123 hebt gekocht. Wanneer de accubak verroest is moet de chassisbalk ook goed worden gecontroleerd.

Nu komt eigenlijk de meest stomme van alle controles die je moet doen alvorens je een W123 koopt en dat is: Kijk naar roestvorming op moeilijk te repareren plaatsen. Hierbij kan je denken aan roest rond de ramen. Dit soort roestplekken zorgen voor moeilijke reparaties omdat je de ruit(en) moet verwijderen alvorens je kan gaan beginnen.

Ondanks dat de Carrosserie van de W123 als zeer sterk mag worden betiteld moet niet worden vergeten dat zelfs de jongste W123 al bijna 25 jaar oud is. Het feit dat er nog zoveel zijn is een, het zijn er slechts enkelen waarbij er geen werk aan de carrosserie te vinden is. Het is belangrijk dat je niet vergeet dat het repareren van de carrosserie, het moeilijkste, tijd nemende en duurste is van alle reparaties die je kan uitvoeren. Wanneer je voor goedkoop gaat ben je in veel gevallen geld en tijd aan het weggooien, omdat het vaak net niet past of minder van kwaliteit is.

Meest belangrijke en als afsluiter voor het stukje Carrosserie. Kies een W123 in de kleur die je mooi vindt en waarin je graag wil worden gezien. Wanneer je een Zilver metallic en Goudkleurige W123 koopt moet je niet vergeten dat het na 20 jaar moeilijk is de verf te laten overeenkomen met die van jouw auto. Dit zorgt er dan vaak voor dat er wordt gekozen voor een totale overspuitbeurt.

Mechanica

Intro

Wederom zijn alle onderdelen die werden gemaakt door Mercedes-Benz gedurende de jaren '70 van uit uitzonderlijke hoge kwaliteit, zowel in ontwerp maar ook de levensduur. De motoren die werden in de begin periode overgenomen uit de voorgangers van de W123. Dit zijn de W114 en W115. Modellen die door enkele van onze clubleden ook worden bereden.

Het is belangrijk te onthouden dat ondanks de overeenkomsten tussen de W123 en de W114 en W115, je rekening moet houden met lichte wijzigingen. Het is bij mij zeer zeker de vraag of je onderdelen van de 3 modellen een op een kan uitwisselen, maar er zijn binnen de W123club.nl gevallen beschreven waar dit kan. Hiervoor wil ik dan ook verwijzen naar de Website.

De punten om op te letten!

We gaan beginnen bij de motoren, niet zozeer de punten van kritiek, maar meer welke zijn er. De eerste motor die ik wil behandelen is 250. Deze benzine motor is een aangepaste motor vanuit de W114 en de W115 en kan alleen gevonden worden in de W123. De motor code is M123 waarbij M staat voor Motor en 123 het volgnummer is. De M123 is voorzien van Carburateurs van Solex, maar werd gezien als een niet erg succesvolle motor. Het is waarschijnlijk hierdoor dat hij is vervangen door de later cross-flow motoren, M102, die in 1980 hun opwachting maakte. De Twin-cam motor, M110 motor kwam ook voor alle type van de W123 beschikbaar. In 1983 kwamen er voor alle Benzine motoren systemen beschikbaar die het brandstof verbruik moesten verlagen.

De M102 motor is technisch een goede motor, maar ook een klein beetje fragiel. Dit resulteert er in dat de onderhoudsbeurten moeten plaats vinden na elke 7500 km. Hierdoor vergroot je de levensduur van de M102 aanzienlijk. De 230E heeft een vermogen van ongeveer 135 pk. Volgens documenten die ik heb is het noodzakelijk om de Simplex distributie ketting na 100.000 km te vervangen. In de later M102 (dus ook in de W124) is een Duplex distributie ketting gebruikt. Wanneer de ketting wordt vervangen dan moet je er zeker van zijn dat het een originele is. Koop deze dan ook altijd bij de MB-dealer. De fabrikant van de ketting is JEWIS.

Veel leden van de club rijden in diesels, en veel nieuwe leden zoeken naar diesels. Ook voor de diesels geldt dat deze zijn overgenomen van de voorgangers W114, W115 en zelfs de W116. De motor keuze wanneer naar diesels wordt gekeken is de volgende. 200d, 220d, 240d, 300d en de 300d turbo.

De diesels werden voornamelijk, hoe kan het ook anders, gemaakt voor de taxibedrijven, maar ook particulier waren ze erg in trek. Alle diesels zijn om te beginnen niet voorzien van veel vermogen, maar de 5 cilinder 300d en 300d turbo, zijn hierop een uitzondering. Ook de grote massa die een dieselmotor ten opzicht van een benzine motor heeft is een klein nadeel.

Wanneer je een diesel overweegt te kopen, maak hier dan zeker een test rit mee. Dat ten opzichte van de huidige diesel auto's de W123 veel langzamer is, dat is te verwachten. Het is echter zo dat bij de W123 er een groot verschil zit in acceleratie tussen de verschillende auto's. Het maakt hierbij niet uit of je het hebt over een 200d of een 300d turbo.

De ongeblazen diesels zijn te bestempelen als zeer betrouwbaar, binnen de club zijn er enkele die al het klokje rond hebben gereden, maar ook kilometerstanden van boven de 500.000 km zijn niet ongewoon. Bij de 300d turbo komen relatief veel problemen voor met de Turbo. De wastegate moet vaak weer gangbaar worden gemaakt, maar ook ander Turbo problemen zijn mogelijk. 25 jaar roet aanslag begint soms toch zijn tol te eisen.

De versnellingsbak. Er zijn er gelukkig 2. Er is een 4-bak en een 5-bak, waarbij de 5-bak vrij zeldzaam is. Beide versnellingsbakken zijn over het algemeen goed, maar wanneer een auto veel kilometers heeft gemaakt moet er wel aandachtig worden gekeken naar het schakelgedrag van de versnellingsbak. Wanneer de versnellingen niet meer makkelijk te vinden zijn kan je de auto beter mijden in verband met toekomstige versnellingsbak revisies die zeer kostbaar kunnen zijn. De 5-bak is overigens een iets minder betrouwbare versnellingsbak als de 4-bak, al is de rede daarvoor niet te bepalen. Probeer altijd uit te vinden of er een nieuwe versnellingsbak is geplaatst onder de W123 waar naar gekeken wordt.

De aandrijfassen kan je moeilijk controleren, maar zijn zeer zeker belangrijk. Er moet worden gekeken of er niet teveel speling op de aansluitingen zitten. Een methode om dit te doen is door een heuvel af te rijden en het gas in eens los te laten. De auto zal nu via de wielen de motor gaan aandrijven. Wanneer er teveel speling op de aansluitingen zit dan zal je een bonk horen en voelen. dit kan ook gebeuren wanneer de ophangpunten wat losjes zitten.

Motorisch zijn er teveel punten die opgenoemd kunnen worden die defect kunnen zijn. Een motor is een complex apparaat. Het belangrijkste is dat er naar de olie wordt gekeken en de brandstof filters. Wanneer de peilstok wordt uitgenomen moet hier “zuivere” olie aanzitten. Hiermee bedoel ik niet de olie die net uit een kannetje komt, maar olie die geen korrels bevat. Wanneer er korrels in de olie zitten kan dit inhouden dat er of roet in de olie komt of metaal schraapsel. Beide willen we niet in de olie zien zitten omdat dat inhoudt dat de motor een revisie moet hebben.

De volgende stap die moet worden gedaan is de motor, wanneer koud, starten. Als de motor draait moet hij binnen enkele tellen een druk hebben van minimaal 3 bar, dus de wijzer helemaal naar boven. Als dit niet het geval is dan kan dit twee dingen betekenen, olie pomp is defect of te weinig olie. Er zijn ook mogelijkheden dat er leidingen dicht zijn, maar daar ga ik in principe niet vanuit.

Tijdens het starten moet je ook letten op de uitlaatgassen, We hebben drie kleuren voor de rook die uit de uitlaat kan komen: Witte, Blauwe en Zwarte. Witte rook is niet dramatisch, is waterhoudende rook en zal verdwijnen wanneer de motor warm is. Is dit niet het geval dan is er ergens een pakking lek waardoor er koelvloeistof in de verbrandingsruimte komt, deze lekkages zijn moeilijk te traceren, en daarom tijdrovend om op te lossen. Blauwe rook wordt veroorzaakt door olie die wordt verbrand, lekke koppakking of beschadigde zuigers/cilinderwanden kunnen hiervan de oorzaak zijn. Trek zelf de conclusie maar. Zwarte rook vind ik persoonlijk ook niet dramatisch. De afstelling van de motor moet worden aangepast, zwarte rook komt namelijk door maar gedeeltelijk verbrande brandstof en door de motor armer af te stellen, of door het injectie tijdstip te vervroegen kan dit worden verholpen.

Voor benzine motoren met injectie systeem moet er rekening worden gehouden met het feit dat de injectoren zich graag gebruikt zien worden. Het systeem is verder als zeer betrouwbaar beschreven. Door slecht onderhoud kan er echter roestvorming optreden in de leidingen, maar ondanks dat zal de werking goed zijn. Brandstof reservoirs van de T moeten goed worden bekeken op schade. Doordat het reservoir onder de auto is geplaatst is hier een grotere kans op ten opzichte van de Sedan en de Coupe, beide hebben het reservoir achter de achterbank. Bij de T moet verder gelet worden op roest rond vul nis, deze schijnt gevoelig te zijn voor roestvorming. Er zijn hier echter bij mij geen gevallen van bekend.

Een wel bekend probleem bij de voertuigen die het hebben is de werking van de Niveau regeling. Dit systeem, op T-modellen, wordt gevoed door een in de motor ruimte geplaatste hydraulische pomp en reservoir. Door beweegbare brackets wordt het een en ander geregeld. Problemen die kunnen voorkomen zijn een hard rij gevoel en een auto die te laag of juist te hoog staat. Als dit het geval is werkt het systeem niet meer. Ik weet persoonlijk te weinig van de werking van de niveau regeling om aan te geven waar precies op gelet moet worden. Aan de hand van de documenten die ik heb wordt het mij ook niet duidelijk. Het geen mij wel duidelijk is, is dat het systeem moet worden gecontroleerd door iemand die er verstand van heeft.

Het Stuurhuis is ook een zorgenkind. De meeste zijn redelijk versleten en hebben daardoor een grote speling. Mercedes-Benz stelt dat het stuur ongeveer 23mm mag bewegen als de wielen in dezelfde stand staan. Er zijn maar weinig W123 die rond rijden waarbij nagenoeg geen speling is. Echter het is deels weg te stellen door een stelschroef op het stuurhuis. Wanneer dit niet meer helpt dien je het stuurhuis te vervangen. Als je dit doet is het niet onverstandig om gelijk de stuurdemper en schokdempers te vervangen (schokdempers altijd rondom vervangen).

De radiatoren zijn gemaakt van aluminium en gaan helaas na 25 jaar verpulveren. Dit resulteert in dicht zittende kanalen waardoor de koeling niet meer wordt gehaald. Het is vanzelfsprekend dat wanneer je de radiator gaat vervangen je hier een originele moet plaatsen. De fabrikant is Behr of Nissens. Wanneer je een voertuig hebt die niet veel is gebruikt, of niet regelmatig, dan is het aan te raden goed naar de remmen te kijken. Door te lang stil te hebben gestaan kunnen deze slecht zijn. Fabrikanten zijn Bendix, oudere auto's en A.T.E. voor de jongere. Het is echter geen probleem de beide merken te gebruiken, het past gewoon.

De uitlaat is van een goede kwaliteit en zal niet snel gaan roesten als het een Eberspracher is. Deze fabrikant maakt de uitlaat van Staal waar een aluminium bescherming op is aangebracht. Er worden ook uitlaten van Roth aangeboden, maar daar is mij niet van bekend waar ze van gemaakt zijn, kan de zelfde kwaliteit zijn.

Om te zien of de auto in handen is geweest van iemand die om de W123 gaf is een eenvoudige truc. Vaak worden de verdelerkappen vervangen. Wanneer hier namaak producten op zijn geplaatst is de bedrijfszekerheid niet te garanderen. De originele zijn van Bosch of Beru.

De stekkers van de diverse elektrische componenten geven zelden problemen. Toch zijn er wel een paar elektrische probleempjes bekend. Specifiek Coupe is het raam mechaniek achter de deur. Dit wil nog wel eens voor problemen zorgen. Bij de T zijn de ruitenwissers nog wel eens een probleem. In beide gevallen is het echter vaak te wijten aan een slecht onderhoud of niet toereikend onderhoud.

Interieur

Intro

Het interieur is een onderdeel waar zeer zeker je aandacht naar uit moet gaan. Per slot van rekening is dit de plek waar je zit tijdens het rijden en is dit het deel van het voertuig waar jij tijdens het rijden naar kijkt. Wanneer er naar de bekleding wordt gekeken moeten we er rekening mee houden dat er 4 verschillende typen bekleding is toegepast in de W123.

De typen zijn: Stof, Velour, Leer en MB-TEX. MB-TEX staat overigens voor Mercedes-Benz Textured Punctured Vinyl.

De rede dat er goed naar het interieur moet worden gekeken is een heel eenvoudige en ook een waar rekening mee moet worden gehouden. Voor het interieur is helaas niet alles meer beschikbaar. Het is mij niet bekend wat er wel en wat er niet meer beschikbaar is, hiervoor moet de dealer dan ook geraadpleegd worden.

De punten om op te letten!

Wanneer naar een stoffen interieur wordt gekeken moet er in acht worden genomen dat er 2 varianten van de stoffen bekleding zijn toegepast. De omschakeling voor de stoffen bekleding heeft plaatsgevonden in 1982, de maand is onbekend voor mij.

Het verschil in bekleding zit hem in de vinyl rand die het stof insluit. Bij oude stoffen bekleding was slechts een band van stof toe gepast en waren de wangen van de kussens voorzien van een vinyl laag. Dit is later vervangen door kussens waarbij de vinyl alleen nog maar aan de buiten rand van de kussens zit. Ook de stoelen zijn anders van ontwerp waardoor er meer beenruimte ontstaan is voor de passagiers op de achterbank.

Velour interieurs zijn duurder als stof en zijn praktisch van volledig wol gemaakt. Deze duur te fabriceren bekleding heeft het grote nadeel dat het snel verbleekt in de zon en erg slijt gevoelig is. Je kan er daardoor wel goed aan afzien of er veel gebruik is gemaakt van de W123.

Leren interieurs komen we zelden tegen. Hoe mooi leer ook kan zijn er kleven grote nadelen aan. Leer moet altijd onderhouden worden met olie om het soepel te houden. Wanneer dit niet wordt gedaan droogt het uit en zal het gaan scheuren. Dit is ook vaak het geval bij leder bekleding. Reparatie is erg duur.

MB-TEX is wanneer gekeken wordt naar kwaliteit en gebruiksgemak misschien wel de beste bekleding die is toegepast. Deze bekleding gaat nagenoeg niet kapot en is goed schoon te houden. Verder wordt MB-TEX als een comfortabele bekleding beschreven.

Voor slijtage aan de bekleding moet voornamelijk aan de bestuurder kant worden gekeken. De bestuurder zal altijd in het voertuig zitten en dus ook veel in en uit stappen. Dit resulteert in een stoel die vaak is doorgezakt door gebruik. Dit is provisorisch te repareren, maar een nieuwe plaatsen is eigenlijk de enige oplossing.

Niet alleen de stoel slijt het meest aan de bestuurder kant. Ook de bekleding van de tunnel nabij het gaspedaal zal slijten. De schoen van de bestuurder schuurt tijdens het gas geven hier langs. De bekleding gaat hierdoor erg pluizen en dat oogt niet altijd even mooi. De W123 zal er niet minder om rijden en persoonlijk zie ik het alleen als ik de deur open heb staan.

Dashboard en het instrument paneel moeten ook goed worden bekeken. Vooral op gaten voor houders die geplaatst zijn. Verder moet er worden gelet op scheuren in het vinyl. De enige manier om dat te repareren is door het te vervangen. Het stuur mag verder niet zacht aanvoelen, hier moet je even in knijpen, ook moet er aan het stuur worden gevoeld of hij glad is. Deze laatste twee zijn nog al lastig om dat ze beide subjectief zijn, maar durf kritisch te zijn.

Tot slot. Controleer alle opties op hun functionaliteit. Probeer alle schakelaars en kijk of de functie die ze aansturen ook werkt. Controleer de verlichting, branden alle lampen, zijn de Glazen heel en zijn de lamp spiegels nog mooi glimmend. De Koplamp spiegels willen weleens door corrosie mat zijn geworden waardoor een slechter lichtbeeld ontstaat. In sommige gevallen kan je dit herstellen door te poetsen, maar vaak moeten er nieuwe spiegels worden geplaatst.

Tot slot

Ik hoop dat een ieder die een W123 koopt iets aan dit document heeft. Wanneer er aanvullingen zijn dan hoor ik dit graag. Het is de bedoeling dat het document zo uitgebreid wordt zodat alle zwakheden al voor aankoop bekend zijn, zodat de koper geen miskoop doet.

Het is dan ook mijn hoop dat jullie met het zelfde plezier een W123 zoeken en uiteindelijk kunnen rijden als dat ik en vele met mij, doe.

Veel technische informatie kan worden gevonden op www.w123club.nl. Ook kunnen hier vragen worden gesteld en stellen andere zich vaak bereid om hier hun vindingen over te delen. Bij de club hoeft je niet alleen aan een W123 te sleutelen, maar doe je dat waar nodig met hulp van andere.

Bronnen

Deze Koopgids is voor het eerst geschreven begin februari 2008. Als bron heb ik gebruik gemaakt van:
Buyers Guide To type W123 Mercedes-Benz, Vehicles 1976-1984,
geschreven door Mark Cosovich, April 2004
W123club.nl

De Nederlandse W123 club, waar veel problemen worden behandeld.
w123news.de

De Duitse W123 club, waar ook veel informatie te vinden is.

Contact gegevens

Deze Koopgids is geschreven door Alex Gielis. Wanneer er op of aanmerkingen zijn dan graag een PM naar Alex240diesel.