



bermet., velours schwarz, Nichtraucher
 Standhgz., RC, kein Rost, € 7850,-
 200, 3/83, § 12/05, 106tkm, beige, Stoff grün,
 Aut., RC Becker, Color, kein Rost, € 2650,-
 Tel. [redacted]
 E, Bj. 80, weiß, Stoff grün, SD, AHK, 4
 gepfl. Zustand aus Sam.

Nachgehakt

Matter Stern:
 Mercedes W 123

Die von Ihnen gezeigte Voreingenommenheit bezüglich des von mir angebotenen Fahrzeugs empfinde ich als ehrenrührig – das schrieb uns der Anbieter eines Mercedes W 123 per Fax kurz nach unserem Besuch. So, so, voreingenommen sind wir also. Na, dann urteilen Sie selbst.

Objekt des Testkaufs ist ein eher schlichtes Exemplar des beliebten Youngtimers: „Mercedes 200, Baujahr 3/83, TÜV 12/05, 106.000 km, beige, Stoff grün, Automatic, RC Becker, Colorverglasung, kein Rost, 2650 Euro.“ Es



Das gediegene Grün war Anfang der Achtziger eine der Grundausstattungen. Die Mängel im Cockpit: Der Deckel des Handschuhfachs schließt nicht richtig und der Fahrersitz ist auf halber Höhe schlicht durchgebrochen

folgen nahezu ungekürzt die Angaben des Verkäufers am Telefon: „Ach, das ist ja super, dass Sie wegen dem 200er anrufen. Ich habe nämlich zwei Mercedes inseriert. Der ist aus der Schweiz und sieht von der Farbe her aus wie ein deutsches Taxi, war jedoch ein Privatauto.“ Zwischenfrage: „Haben Sie den schon länger?“ „Nö, der war mit in einem Paket, und den kann ich halt nicht gebrauchen.“

Eine Inspektion sowie die Vollabnahme im Dezember 2003 seien gemacht, erklärt der Mann. Gezielt auf Mängel angesprochen, sagt er: „Da ist eine kleine Beule auf der Motorhaube, und der Krümmer hat 'nen kleinen Riss. Aber das ist ja nur beim Warmlaufen merklich zu spüren.“

Erneut dreht sich das Gespräch um den Allgemeinzustand. Gerade für den Kauf eines



Es musste schnell gehen: Auf beiden Seiten kleben Reste vom Kreppband



Klinisch rein: Es geht doch nichts über einen guten Dampfstrahler



Der Mercedes hat im Dezember die Vollabnahme beim TÜV bestanden



Randnotiz: Für gute Lackierungen werden Anbauteile vorher entfernt



Das kommt fast einer Zweifarbenlackierung nahe. Warum die Beifahrertür nicht getüncht wurde, bleibt ein Geheimnis des Lackierers. Zumal sie durchaus den einen oder anderen Schlag mit einem Ausbeulhammer vertragen hätte



Die Stoßstange ist durch einen Heckschaden nach oben gedrückt. Kleinere Stellen an den unteren Enden der Seitenteile sind mit Dichtmasse zugeschmiert. Ob darunter Rost war? Zu sehen war dank des Neulacks nichts mehr

W123 ist das ein zentraler Aspekt: Die Kosten einer Restaurierung stehen in keinem Verhältnis zum Kaufpreis eines guten Exemplars, von denen es noch genug gibt. Seiner gehöre dazu, meint der Mann. Zitat: „Er hat nirgendwo Rost. Na, ja, ich will das jetzt nicht hochstilisieren, doch er ist Zustand zwei bis drei. Ganz kleine Gebrauchsspuren hat er.“ Ein Satz, den man sich merken muss...

Der Kühlergrill aus Plastik sei defekt, meint der Anbieter, ein Gebrauchtteil habe er bereits bestellt: „Das ist der einzige Mangel, den man dem Wagen nachsagen könnte. Die Laufleistung stimmt, und eigentlich ist das Auto aus erster Hand.“ Überraschend senkt der Mann bereits am Telefon den Preis auf 2000 Euro. Rote Kennzeichen für die Überführung habe er ebenfalls gleich parat. Seine abschließende Aussage: „Dann sind allerdings keine Preisverhandlungen mehr möglich. Und Rost hat er keinen, ungelogen.“

Guten Mutes machen wir uns auf den Weg. „Wir“ übrigens deshalb, weil diesmal ein guter Freund mitfährt, dem ich von dem Benz erzählt habe. „Das ist was für mich“, meinte er, „so'n schöner, behäbiger 200er mit Automatik. Sogar rostfrei soll er sein.“ 2000 Euro sei ihm das Opa-Auto allemal wert. 450 Kilometer Vorfreude drücken auf das Gaspedal, so dass wir eine Dreiviertelstunde zu früh sind. Der Mercedes stünde auf einem Hotelparkplatz und sei kaum zu übersehen, hatte uns der Verkäufer mitgeteilt. Bingo, wir finden die Stelle auf Anhieb.

Von weitem sieht die Limousine gut aus. Ungestört nehmen wir das Gefährt unter die Lupe, im Hinterkopf die Loblieder des Anbieters. Tatsächlich ist das Blechkleid rostfrei. Oberflächlich betrachtet. Denn wer immer seine Sprühpistole an diesem Auto ausprobiert hat, die Lizenz zum Lackieren sollte man ihm

entziehen. Morgens gebracht, abends gemacht lautet wohl sein Motto. Warum die Beifahrertür keine frische Farbe bekommen hat, wird sein Geheimnis bleiben. Die Zierleiste am vorderen Kotflügel hat ein Dilettant mit einem Schraubendreher abgeknipst. Dichtungen wurden miserabel abgeklebt, Kunststoffteile an den Rändern überlackiert. Vorne an der Schürze weint selbst der Lack dicke Tränen.

Wie schnell es wirklich gehen musste, entlarven Reste des Abklebebandes auf beiden



Der Krümmer patscht nur bei kaltem Motor. Während der kurzen Probefahrt offenbarten sich keine gravierenden Mängel

Seiten der hinteren Stoßstange. Die ist übrigens als Folge eines Unfalls deutlich hochgebogen. Rundum kleine Rempfer – so könnte man die Macken und Dellen zusammenfassen. In der rechten Tür ist ein Knick wie von einem Pfahl, der beim Öffnen im Weg stand. Mein Begleiter entdeckt ein anderes wichtiges Indiz: In beiden Dachkanten – etwa mittig der vorderen Türen – sind Spuren eines Dachträgers. Die haben eigentlich vier Fixpunkte, hier sind's nur zwei. Doch ein Taxi?

Unterboden, Motor und Getriebe sind klinisch rein, der Dampfstrahler hat ganze Arbeit geleistet. Die Reifen glänzen wie Speckschwarten. Während unsere gute Laune

schwindet, und wir gerade vor dem beschädigten rechten Blinker hocken, taucht der Besitzer auf. Seriöse Händler mögen es uns nachsehen: Dieser hier sieht aus wie das fleischgewordene Klischee eines windigen Rosstäuschers. Junger Mann, dicker Mercedes, wehender Schal, rote Nummern unter'm Arm und knappe Begrüßung: „Hallo, ich schließ' den Wagen schon mal auf und mach' die Nummern dran.“ Für ihn ist das Auto längst verkauft.

Im Innenraum fällt der Fahrersitz auf. Er ist auf halber Höhe der Sitzfläche quasi durchgebrochen. Wer Platz nimmt, sinkt ins Souterrain. Der Tacho ist jetzt auf Augenhöhe, er zeigt 107.000 Kilometer an.

Die kurze Probefahrt im Industriegebiet bleibt ohne nennenswerte Mängel. Zwar muckt der Vergaser beim Kick-Down, das liegt aber wohl am kalten Motor. Als wir zurück sind, ist auch das Patschen des Krümmers nicht mehr zu hören. Unter der Haube ist auch alles blitzblank. Mit Ausnahme der Bleche rund um beide Befestigungen der Haubenaufsteller: Sie rosten wie bei fast allen W123.

Ich lasse einen Schuss ins Blaue los: „So wie der aussieht, hat der mehr als eine Million runter.“ Das sitzt. Wie ich denn darauf käme, das Auto sei wirklich gut, empört er sich. „1800 Euro, dann können Sie ihn auf der Stelle mitnehmen“, sagt er als nächstes und wedelt mit dem Kaufvertrag. „XY-GmbH“ steht da. „Ja, ich mache das im Auftrag eines Unternehmens“, gesteht er auf Nachfrage. Davon war weder im Inserat noch am Telefon die Rede. Jetzt ist unsere gute Laune endgültig hin. Dieser Benz ist ein schlecht aufgepeppter Gebrauchtwagen, nichts für Youngtimer-Fans. Zwei Tage später kommt dann das oben erwähnte Fax. Wenn das voreingenommen sein soll, bin ich es gern!

R. Jürgen Göbbling



Beulen, Macken und Dellen: Da passt der beschädigte Blinker ins Bild



So sieht's aus, wenn Grobmotoriker sich an labilen Zierleisten versuchen



Merkwürdige Macken: Stammen Sie doch von einem Taxi-Schild?



Klassische Schwachstelle: Die Befestigung der Haubenscharniere