



## Die späten Siebziger: S-Klasse fürs Volk

**D**er Erstbesitzer, ein Apotheker aus Pforzheim, fand das Wunschmodell seines W123 ausgerechnet im 250: Ein prestigeträchtiger Sechszylinder sollte es schon sein. 140 PS Leistung reichen allemal, und satte 6000 Mark Preisunterschied zum Flaggschiff 280 E sind ja auch ein Argument. In Champagnermetall hat er ihn bestellt, Stoff dattelfarben, also Ton in Ton mit grüner Colorverglasung.

Die hässlichen Scheinwerfer wollte der strenge Herr im weißen Kittel aber auf keinen Fall. Jenes frühe, glupschige Vier-Augen-Gesicht - bis heute prägendes

Merkmal des wohl populärsten Mittelklasse-Mercedes. Die W123-Fans nennen sie heute mit liebevollem Spott „Ochsenaugen“. Deshalb steht auf dem Formular der Neuwagenbestellung des Autohauses Baral vom Januar 1980 der Vermerk: „Scheinwerfer vom Typ 280 nachrüsten, Ersatzteilpreise anrechnen“.

Auch der Hersteller hatte schließlich ein Einsehen und schickte die Glotzaugen bei der großen W123-Modellpflege zum Herbst 1982 in Pension. Vielleicht haben die Stilisten das unbestrittene Designmerkmal beim 123er deshalb gewählt, um

ihn stärker von der S-Klasse abzugrenzen. Denn er wirkt wie der kleinere Bruder des üppigen W116, der zusammen mit dem Roadster und dem Coupé W107 eine neue Ära im Mercedes-Design einleitete.

Horizontal-Scheinwerfer erzeugen im Einklang mit flachen Kühlermasken ein breites und niedriges Erscheinungsbild für mehr optische Dynamik. Die Karosserien, wuchtig im Detail und von leicht angelegter Keilform geprägt, versprechen Solidität und hohe passive Unfallsicherheit. Vorbei war es mit der klassischen Mercedes-Linie zeitloser Eleganz.

## MERCEDES-BENZ 250 W 123

**Motor:** Typ M 123, Sechszylinder-Reihenmotor, oben liegende kettengetriebene Nockenwelle, Hubraum 2525 cm<sup>3</sup>, Leistung 140 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 20,0 mkg bei 3500/min, Verdichtung 9,0:1, vierfach gelagerte Kurbelwelle, ein Doppel-Register-Fallstromvergaser 4A1  
**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Viergang-Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler  
**Fahrwerk:** Vorn Doppelquerlenker, Schraubenfedern, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Kugelumlauf lenkung mit Servo, Scheibenbremsen  
**Maße und Gewicht:** Länge 4720 mm, Breite 1786 mm, Höhe 1438, Gewicht 1410 kg, 13,5 L Super  
**Fahrleistungen:**  $v_{max}$  180 km/h, 0-100 in 12 s

Die Siebziger-Jahre-Mercedes wirken in ihrer präntiösen Unbescheidenheit heute so zeittypisch wie einst die Flosse – das macht ihren Reiz aus. Alles wirkt irgendwie eine Spur zu dick aufgetragen und damit auch von einer Materialstärke, die Jahrzehnte aushält: Wenn der Rost nicht wäre, der Todfeind des W123.

Nimmt man auf dem Fahrersitz des 250 Platz, quillt einem eine üppige Plastiklandschaft mit vier markanten Lüftungsetten entgegen. Das Auge sucht unwillkürlich nach der Hutze für den Taxameter. Das riesige, dicke Lenkrad mit dem eigenartigen Bezug, dessen perforiertes Material sich als Zierstreifen am Instrumentenbrett fortsetzt, liegt wie ein schwerer Füllhalter

in der Hand. Der Wählhebel vom Format eines Faustkeils rastet auf jeder Station bis zum Ziel „D“ satt ein. Langsam setzt sich der Anderthalbtonner in Bewegung. Der antiquierte Reihensechser besorgt den Antrieb mit getragener Würde. Dynamik oder gar Hektik sind im fremd.

Das schwergängige Gaspedal suggeriert mildes Temperament. Überwindet sich der Fahrer jedoch und lässt sich nicht vom Sofa-Gefühl des schweren Wagens einlullen, sondern schaltet mal auf „S“, dann kann der betuliche 250 auch anders. Dann erhebt der Motor seine Stimme, und es geht flott voran.

Die zweite Stufe des komplizierten Solex 4A1 Doppel-Register-Fallstromvergasers öffnet sich nur, wenn der Gasfuß nachdrücklich mit viel Kraft Befehl dazu erteilt. Vielleicht soll der Fahrer damit eine Art Einverständniserklärung abgeben, dass jetzt über 15 Liter Super auf 100 Kilometer in den keilförmigen Brennräumen verfeuert werden. Tribut an eine nicht mehr ganz zeitgemäße, aber als extrem haltbar gerühmte Motorkonstruktion.

Der Typ 250 gilt zu Unrecht als Säufer, man muss ihn nur bewusster fahren als einen 280 E. Vor allem die optimierte Version des M123, der kurioserweise 1976 als Neukonstruktion nach alter Rezeptur im W123 Premiere feierte, ist deutlich sparsamer, bei 11 PS mehr Leistung. Erkennbar

ist er am Doppelrohrauspuff. Der genügsame und agile 230 E mit dem modernen, 136 PS starken M102-Vierzylinder, kann natürlich alles besser als das majestätisch im Motorraum thronende, silbrig glänzende Urgestein. Doch zwei Zylinder zu wenig vereiteln eben doch das satte S-Klasse-Fahrgefühl des 250. Schade, dass er keine Velourspolster hat.

Abgesehen von der modischeren Karosserieform und einem um 4,5 Zentimeter verlängerten Radstand unterscheidet sich der W123 kaum vom Strichacht. Bis zu den neuen Vierzylindern von 1980 kam die gleiche Motorenpalette zum Einsatz, der 250 löste allerdings den rauen 230.6 ab. Auch das vorbildliche Fahrwerk mit einem sehr guten Kompromiss aus Straßenlage und Fahrkomfort blieb in seiner Grundkonzeption gleich. Es verzichtete jedoch auf den Fahrschemel für die Vorderachse, der erstmals mit dem Ponton eingeführt wurde.

In Details hat sich natürlich viel getan. Dennoch ist das Fahrgefühl bei vergleichbarer Motorisierung im W123 nicht wesentlich anders als im Strichacht. Erst der schlanke, effiziente W124 von 1984 markiert in der Evolution wieder einen großen Schritt nach vorn.

Aus dieser Sicht wirkt der 123er wie ein Dinosaurier oder eben wie der letzte echte Mittelklasse-Mercedes. ◀

Hallo Taxi! So begrüßt die schwülstige Instrumententafel den Fahrer



Im Profil wirkt der W 123 am besten. Metallic-Lack sorgt für edle Anmutung



Der Doppelrohrauspuff kennzeichnet die 140-PS-Variante des 250



### FAZIT: DIE HECKFLOSSE BLEIBT ERSTE WAHL

Wer ist Sieger im Mercedes-Mittelklasse-Quartett? Wer bietet die besten Allround-eigenschaften, ohne den geschätzten Klassikercharakter zu verleugnen? Die Antwort fällt schwer.

Der W 123 ist noch zu alltäglich, obwohl drei Nachfolgenergenerationen ihn reifen ließen. Er könnte, wenig Kilometer vorausgesetzt, die Rolle eines stilvollen Liebhaberautos für alle Jahreszeiten übernehmen.

Die kühle Sachlichkeit des Kultautos Strichacht zeigt wenig Flair und Emotion.

In ihrer prächtigen Fülle und mit ihren modischen Stilelementen verkörpert die Heckflosse die Sechziger in Reinkultur wie ein Bungalow aus jener Zeit. Auch das Fahrgefühl ist reizvoll antiquiert – deshalb gebührt ihr der erste Platz.

Archaisch ist der Ponton-Diesel. Er verlangt aber als Oldtimer Nehmerqualitäten.