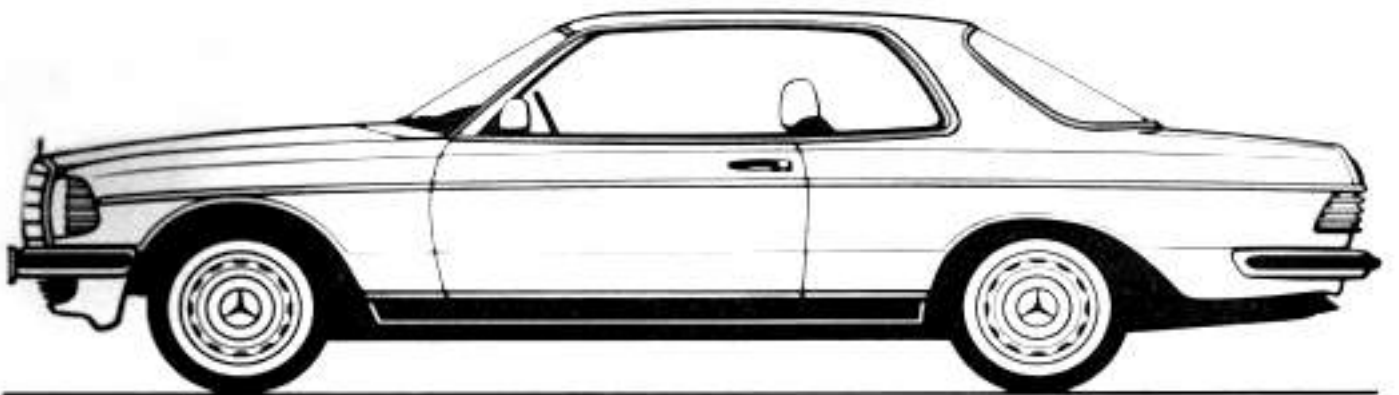


Der Mythos lebt!



[www.123coupe.de](http://www.123coupe.de)



In zweiter Generation entstanden bei Daimler-Benz Konfektions-Coupés (C 123) auf Großserienbasis. Ihr Verkaufserfolg stellte die Vorgänger in den Schatten:

## Mercedes-Benz 230 C und CE, 280 C und CE, 300 CD Coupé

Im Sommer 1976 wurde der Bau der erfolgreichen »Strich-Acht«-Coupés fast gleichzeitig mit den zugehörigen Limousinen nach sechseinhalb Jahren und mehr als 67 000 Einheiten eingestellt. Wie bei Daimler-Benz üblich, mußten Interessenten für eine Neuauflage des Großseriencoupés der Mittelklasse geraume Zeit bis zum Erscheinen des Nachfolgers ausharren: Die C-Modelle auf Basis der Baureihe W 123 gingen erst nach einem Dreivierteljahr in Produktion. Ein intensives Engagement der Karosserieentwicklung unter Professor Breitschwerdt mit den neuen Limousinen hatte einen parallelen Serienbeginn der Coupés verzögert.

Im Herbst 1976 liefen die Vorserien an, die ersten Zweitürer bewegten sich ungetarnt im Straßenversuch. Die offizielle Vorstellung der C/CE-Modelle erfolgte auf dem Genfer Salon im März 1977. Die Serienfertigung ließ allerdings noch auf sich warten: Im April 1977 begannen die

Sechszylinder-Coupés mit den gewohnten Typenbezeichnungen 280 C und 280 CE vom Band zu laufen. Im Juni 1977 folgte der 230 C, der eine Neukonzeption darstellte: Statt eines ursprünglich auch für die zweite Generation in logischer Abfolge projektierten 250 C mit dem neuen Sechszylinder M 123 wurde relativ spät umdisponiert und stattdessen erstmalig mit dem 2,3-Liter M 115 eine Vierzylinder-Coupévariante geschaffen. Alle Triebwerke entstammten unverändert der Großserie, auch die Elemente von Kraftübertragung, Vorderradaufhängung und Schräglenker-Hinterachse waren mit denen der Limousinen identisch und der selben Evolution unterworfen.

Im Gegensatz zu den Vorgängermodellen wurde bei den neuen Mittelklasse-Coupés der Radstand der Basismodelle nicht übernommen, sondern um 85 Millimeter gekürzt, um den dezent sportlichen Charakter der Fahrzeuge zu unterstreichen. Obwohl die Wagenlänge um die

gleiche Differenz geschrumpft war, wirkten die 123-Coupés durch die lockere Gesamtstilistik kaum kürzer als die Limousinen. Dagegen wurde die Beinfreiheit auf der Rückbank ärger eingeschränkt als bei den Vorläufern: Eine Besetzung mit vier normalwüchsigen Fahrgästen konnte auf längeren Strecken zur Tortur werden – aber eine derartige Transportaufgabe lag wohl auch nicht im Sinne der geistigen Väter der C-Modelle. Diese Autos waren, wie sich ihr Schöpfer Dr. Hans Scherenberg ausdrückte, als »Alternative für Individualisten« gedacht und hatten sich einer 2+2-Konzeption genähert, obgleich sie nach wie vor für fünf Personen zugelassen waren. Der Durchstieg zu den Fondsitzen gestaltete sich indessen dank der überdimensionierten Türen mühelos. Die Dachhöhe der neuen Typen war gegenüber den Limousinen um 43 Millimeter vermindert worden – eine Reduzierung, die in etwa der der »Strich-Acht«-Coupés entsprach. Die serienmäßig mit Höhenregulierung versehenen Vordersitze – Zuggriffe an den Seiten ermöglichten beim Zurückschieben der Sitze ein Absenken – vermochten jedoch Kollisionen der Insassenköpfe mit dem Wagendach zu verhindern.

Mehr als bei den W 114-Coupés wirkte das Styling bei den Nachfolgern homogen, aus einem Guß. Auf das modische, der zweiten SL-Generation nachempfundene Pseudo-Pagodendach war verzichtet worden. Die Silhouette blieb zwar eng verwandt, das vergrößerte, stark gewölbte Rückfenster ließ den Dachaufbau jedoch besser mit dem weniger kantigen Wagenkörper harmonisieren. Auch der Übergang der zierlicher anmutenden C-Säulen in die Karosseriefanken war eleganter gelöst, war weicher, fließender – das Dach wirkte nun nicht mehr aufgesetzt wie ein Hardtop. Die durchgehende seitliche

Fensterfläche – natürlich gab es keine Mittelpfosten – war dagegen in ihrer Formgebung kaum verändert worden. Die breite, mit den Regenleisten kombinierte Eloxaleinfassung entsprach in ihrer gerundeten Trapezform fast der der Vorgänger. Auch die Windschutzscheibe war stilistisch identisch. Durch den verkürzten Radstand und das bis zum Auslauf des hinteren Radausschnittes zurückgezogene Heckfenster konnte die beim »Strich-Acht«-Coupé noch zu bemängelnde Überakzentuierung des Wagenhecks vermieden werden. Dennoch belief sich das nutzbare Kofferraumvolumen unverändert auf knapp 500 Liter. Die A-Säule war wegen der Schrägstellung der Windschutzscheibe naturgemäß länger als bei der Limousine und mußte wegen des fehlenden Mittelpfostens stabiler ausgebildet werden. Kühlergesicht und Heckgestaltung entsprachen dem Erscheinungsbild der 2,8-Liter-Limousinen – auch das Vierzylinder-Coupé wies die Halogen-Breitbandleuchten der gehobenen Versionen auf.

Wie schon ihre Vorgänger zeigten sich die W 123-Coupés einen Hauch luxuriöser ausgestattet als ihre viertürigen Pendanten. Der Zierstreifen am Armaturenbrett und die Mittelkonsole waren mit splittersicherem Walnuß-Wurzelholz furniert. In Fortsetzung alter Mercedes-Coupépraxis wurden die Rückenlehnen der Vordersitze wiederum unterdruckverriegelt. Die Sperriegel dieses Systems, dem erfahrungsgemäß leider nur eine begrenzte Lebensdauer beschieden war, wurden entweder automatisch beim Öffnen der Türen durch Kontaktstifte oder von Hand mit Druckschaltern in den Lehnen gelöst. Die Fondsitzbank, die eigentlich aus zwei Einzelsitzen bestand, wies in ihrer Mitte eine großzügig dimensionierte Ablageschale mit an der Vorderseite integrierem Kippascher und eine klappbare Armlehne auf. Für den Fall der

Links oben: Die C 123 Coupés kombinierten eine sportlich-individuelle Linienführung mit der technischen Basis der Limousinen.

Rechts: In der Front- und Heckansicht unterschied nur der niedrigere Dachaufbau die Coupés von den Stammtypen.



Mitnahme eines dritten Fondpassagiers konnte die Ablage mit einem mitgelieferten Polster abgedeckt werden. Im Gegensatz zu den Limousinen wiesen die Coupés serienmäßige Handschuhkastenschlösser auf. Auch die Servolenkung zählte von Anfang an bei allen Versionen – auch beim 230 C – zur Basisausstattung. Selbstverständlich waren die C-Modelle den gleichen Detailänderungen unterworfen wie die Mittelklasse-Limousinen. So gab es ab September 1982 modifizierte Innenausstattungen mit neuen Polsterfarben und -dessins und eine andere Vollteppichbodenauskleidung.

Auch im mechanischen Bereich kamen natürlich alle Verbesserungen der Baureihe 123 auch den Coupés zugute. Wichtigste Neuerung auf diesem Gebiet war der im April 1980 vollzogene Ersatz des Vergasermotors M115 durch den neuentwickelten M102 mit mechanischer Einspritzung der Bosch-Type K-Jetronic, der die neue Typenbezeichnung 230 CE bedingte. Zwei Monate später – im Juni 1980 – wurde die Produktion des Vergaser-230 C eingestellt. Bereits im März jenes Jahres hatte man die Fertigung des nicht sonderlich beliebten 280 C mit Vergasermotor aufgegeben. Während sich bei den Limousinen der Automatikanteil auf ein rundes Drittel belief, wurde über die Hälfte der Coupés mit Automatikgetriebe geordert.

In ihren Fahreigenschaften stachen die Coupés vom Rest der Modellreihe etwas ab: Prinzipiell konnte man bei den Zweitürern ebenso von einem ausgewogenen, sorgfältig abgestimmten Fahrwerk sprechen, bei ungestümer Kurvenfahrt schwand allerdings das neutrale Fahrverhalten, deutliche Lastwechselreaktionen wurden spürbar. Für dieses im Normalfall kaum zutagetretende Symptom war der verkürzte Radstand ebenso verantwortlich wie für den merklich eingeschränkten Federungskomfort; kurzweilige Fahrbahnunebenheiten brachten die Karosserie zum Schütteln.

Wie von Mercedes-Coupés nicht anders zu erwarten, drückte sich die Sportivität dieser Modelle trotz der immerhin geringeren Fahrzeuggröße und des Wegfalls zweier Türen mit ihren gewichtigen Schließ- und Fenstermechanismen und ihrer massiven Struktur keineswegs im Gewicht aus: Im Gegenteil – bei den Vierzylindern war das Leergewicht ohne Sonderausstattung sogar um 25 (230 C) bzw. 30 Kilogramm (230 CE) höher angesiedelt als bei den Limousinen, da die Coupés eine reichhaltigere Serienausrüstung aufwiesen. Erst bei den im Equipment identischen Sechszylinder-Coupés kam die Blechein-

sparung mit zehn Kilogramm zum Tragen. Durch die intensive Schallisolierung besonders zum Motorraum hin, durch die größeren Windschutz- und Heckscheiben – Verbundglas ist nun einmal schwerer als Stahlblech – und durch die Säulenversteifungen konnte die Chance eines weitergehenden Abspeckens nicht wahrgenommen werden. Dieser Umstand sorgte auch dafür, daß sich die Fahrleistungen trotz besserer Aerodynamik nur mäßig vom Temperament der Limousinen abhoben – die Werkangaben für Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigungsvermögen waren jeweils identisch. Die Testberichte unabhängiger Fachzeitschriften spiegelten jedoch ein bescheidenes Plus für die Coupés wider. Beispielsweise erreichte ein von *auto motor und sport* geprüfter 230 CE eine Spitze von 186,8 km/h und war damit um rund vier km/h schneller als eine vom gleichen Blatt examinierte Limousine vergleichbaren Typs. Für die Spanne Null bis 100 km/h benötigte der 230 CE 10,3 Sekunden gegenüber 10,9 Sekunden beim 230 E. Beim 280 CE fiel der Zugewinn an Temperament im Vergleich zur Limousine wegen der günstigeren Gewichtsrelation in der Regel deutlicher aus, auch wenn die Herstellerangaben hier tiefstapelten. Die Fahrleistungen des 280 CE stellten nicht zuletzt auch den Hintergrund für ein gewisses motorsportliches Engagement dieses Modells dar. Ende 1979 baute die »Scuderia Kassel« mit direkter Unterstützung des Werks drei Rallye-Coupés auf – zwei Gruppe-1-Autos mit 220 bis 225 PS für Holger Bohne und Johannes Breuer und ein großzügiger verbessertes Gruppe-2-Fahrzeug, das schließlich 240 PS leistete und auf 1250 Kilogramm abgemagert war, für den Schweden Ingvar Carlsson. Bei der Rallye Monte Carlo 1980 belegten diese Wagen die Ränge elf, 18 und 27 im Gesamtklassement. Im gleichen Jahr wurden diese Coupés bei sechs Läufen zur Deutschen Rallyemeisterschaft eingesetzt, wobei sie sich stets ganz vorne (Ränge drei bis sechs) plazieren konnten und bei der Saarland-Rallye unter der Besatzung Bohne/Ahrens sogar den Gesamtsieg davontrugen. Weniger glücklich verlief die zaghafte Werksbeteiligung mit einem Gruppe-2-280 CE bei drei Läufen zur Rallye-Weltmeisterschaft 1980. Während die Achtzylinder-Coupés bei der Rallye Akropolis, der Rallye Codasur in Argentinien und der Neuseeland-Rallye zumindest Achtungserfolge erzielen konnten, fiel das Sechszylinder-Coupé unter Ingvar Carlsson bzw. Andrew Cowan jeweils mit technischem Defekt aus. Ein interessanter Versuch bahnte sich auch auf der Rundstrecke an, als der Moerser H. W. Claassen 1981 einen 280 CE mit Pierburg-Einspritzung als Renn-tourenwagen präparierte und sich damit um den Veedol-Langstreckenpokal bewarb. Vordere Positionen vermochten nicht eingefahren zu werden, wenn auch respektable Nürburgring-Rundenzeiten unter Beweis gestellt wurden. Bald verschwand dieses Auto aber wieder in der Versenkung.

**Links: Man kann sich die in hohen Stückzahlen produzierten 123er nicht unbedingt als zukünftige Sammlerobjekte vorstellen –**

**die Coupés mit ihrem klassisch-schönen Styling verfügen jedoch schon jetzt über einen Liebhaberkreis in aller Welt.**



Weniger auf Leistungsvermögen als auf Wirtschaftlichkeit und günstiges Abgasverhalten hin angelegt war eine weitere, allerdings dem nordamerikanischen Markt vorbehaltene Coupé-Version – der 300 CD, der wiederum in zwei sukzessiven Varianten existierte. Das luxuriöse W 123-Coupé war hier mit dem Fünfzylinder-Vorkammerdiesel OM 617 des 300 D motorisiert. Dieses erste Diesel-Coupé der Welt erschien im September 1977 als US-Modell des Jahrgangs 1978 parallel zum äußerlich baugleichen 280 CE. Mit 80 PS – Mercedes-Benz of North America gab die Leistung entsprechend amerikanischer Normen mit 77 net horsepower nach SAE an – konnte natürlich von keinem nennenswerten Temperament die Rede sein, zumal sich das Leergewicht

**Links:** Durch Umdrehen der Ablagemulde zwischen den Rücksitzen wurde beim C 123 ein Polsterplatz für einen dritten Fondpassagier geschaffen.

**Unten:** »Fahrfreude für Individualisten« ist der Titel, den dieses Daimler-Benz-Foto trägt.

**Rechts:** Das Kraftwerk des 280 CE – zwei obenliegende Nockenwellen, KA-Jetronic und der für den europäischen Markt nicht serienmäßige Zusatzlüfter vor dem Kühler.





durch eine überaus reichhaltige Grundausrüstung (Klimaanlage, Automatikgetriebe, Stereoradio, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, wärmedämmendes Glas und Tempomat) auf wuchtige 1575 Kilogramm belief. Dennoch verkaufte sich der sparsame 300 CD jenseits des Atlantiks hervorragend, da das 55-Meilen-*speed limit* einer potentiellen Leistungsentfaltung ohnehin im Wege stand. Im Herbst 1979 wurde der Output des OM617 auf 83 SAE-Netto-PS (88 DIN-PS) angehoben und ab Modelljahr 1981 lieferte man den 300 CD serienmäßig mit Leichtmetallrädern. Zum Modelljahr 1982 wurde wegen des vom *Department of Transport* überwachten »Flottenverbrauchs« – dem mittleren Konsum aller in den USA angebotenen Typen eines Fabrikats – die Einfuhr von Mercedes-Benzinmodellen unter drei Liter Hubraum eingestellt. Dieser Restriktion fiel auch der »drüben« durch den per Lambdasonde geregelten Katalysator auf 145 DIN-PS gedrosselte 280 CE zum Opfer. Um diese Lücke einigermaßen füllen zu können, erhielt der 300 CD eine Leistungsspritze in Form des Dreiliter-Turbodieselmotors. Dieses Aggregat, dem mit einem Garrett-Lader mehr Leben eingehaucht wurde, war bereits längere Zeit in die US-Version 300 SD der S-Klasse eingebaut worden und leistete 120 SAE-Netto-hp bzw. 125 DIN-PS. Der Hinweis »Turbodiesel« war Bestandteil der Typenbezeichnung und prangte an Stelle des vorheri-

Typisch für die C 123-Coupés: die voll ver-

senkbare seitliche Fensterfront nach

US-Hardtop-Art und die Gurthöcker.



gen »Diesel«-Schriftzugs rechts am Kofferdeckel der US-Coupés. Wiederum war der Fünfzylinder ausschließlich mit der Viergang-Automatik gekoppelt. Im Herbst 1983 wurde die Leistung des zwangsbeatmeten Diesels geringfügig auf 123 SAE-Netto-PS (128 DIN-PS) angehoben. Damit hätte man zwischen Laramie und Baltimore 170 km/h schnell sein können, wenn Washington nicht anderer Meinung gewesen wäre... Eine mit 3,07:1 ungewöhnlich lange Antriebsübersetzung sorgte für kommoden Fahren mit niedrigem Drehzahlniveau. Im übrigen waren die US-Coupés – wie in der Heimat ursprünglich die Limousinen 200 bis 250 – stets mit den doppelten Rundscheinwerfern ausgerüstet, allerdings mit *sealed beam*-Einsätzen.

Die Konfektionscoupés der Baureihe 123 waren – wie die übrigen Daimler-Benz-Produkte – keineswegs preisgünstige Automobile, aber sie waren mit vernünftigen Differenzbeträgen zu den entsprechenden Limousinen preisgerecht angesiedelt. Der 230 C hatte einen Einstandspreis von 25 064 Mark und war – man möge dabei die gehobene Ausrüstung bedenken – 5000 Mark teurer als der Viertürer. Der 280 C kostete anfangs 29 848 Mark und der 280 CE 31 835 Mark – die Sechszylinder erforderten einen Exklusivitätszuschlag von jeweils 3750 Mark. Der 230 CE kostete bei seinem Erscheinen 31 414 Mark und war bei Redaktionsschluß im Frühherbst 1985 bei 38 532 Mark angelangt. Zu diesem Zeitpunkt kostete der 280 CE 45 657 Mark.

Der 230 CE lag auf der Preisebene des zu Unrecht wenig geliebten Opel Monza 2.5i, der ein großzügiges Raumangebot und bessere Fahrleistungen bot, und des Alfa Romeo GTV 6/2.5, der über ein begeisterndes Triebwerk verfügte, aber bei Komfort und Verarbeitung ins Hintertreffen geriet, wenn er auch echte Sportlichkeit vermittelte. Ebenfalls leistungsfähiger war das um 5000 Mark billigere Audi Coupé 2.2 GT, das zudem noch einen echten Fünfsitzer mit limousinenartiger Kopffreiheit auf allen Plätzen verkörperte – eleganter war es aber gewiß nicht. Der 280 CE war so teuer wie der Porsche 944, der dem Mercedes-Coupé als ein mit weniger Kompromissen gebauter 2+2-sitziger Sportwagen glatt davonlief und im Grunde nur bedingt vergleichbar war. Der Opel-Spizentyp Monza GSE war kaum preisgünstiger als das W 123-Top-Coupé, gab sich im Äußeren weniger dezent und verblüffte innen mit futuristischer Elektronikspielerei, war aber hoher Fahrleistungen fähig. Schließlich hätte man im Jahre 1985 auf den Preis eines Mercedes 280 CE auch 2000 Mark drauflegen können, um einen – allerdings reichlich nackten – 280 S der Oberklasse des Hauses zu erwerben.

Der Verkaufserfolg ist den großseriennahen 123er Coupé nicht abzusprechen. Sie kamen auf eine durchschnittliche Jahresproduktion von mehr als 12 000 Exemplaren – allerdings mit absteigender Tendenz. Das Zugpferd war dabei der 230 CE, von dem allein jährlich sechs- bis

siebentausend Wagen die Bänder verließen. Bis zum Produktions-schluß der C 123-Reihe im August 1985 waren von der Vierzylinder-Einspritzversion 29858 Einheiten gefertigt worden. Der Vorgänger 230 C hatte es auf 18 675 Stück gebracht. Beim 280 CE sank der jährliche Fertigungsanteil von 6000 Fahrzeugen auf ein Viertel ab; bis August 1985 waren 32 138 Wagen entstanden. Vom 280 C waren im Jahr kaum mehr als 1000 Autos verlangt worden – mit 3704 Stück bis zum Produktionsstopp erwies er sich als das unpopulärste Modell. Die Stückzahlen des reinen Exporttyps 300 CD waren dagegen beachtlich: Jährlich wurden rund 2000 Diesel-Coupés nach Nordamerika ver-

schifft. Der 300 CD in Saugversion brachte es auf 7502 Exemplare, sein Turbo-Nachfolger war zum August 1985 mit 8007 Wagen in den Annalen verzeichnet.

Trotz zwar gedämpften, aber im ganzen konstanten Zuspruchs wurden die »kleinen« Coupés früher als die noch ein Vierteljahr dahintröpfelnden W 123-Limousinen aus dem Lieferprogramm gestrichen. Die letzten, im Hochsommer 1985 ausgelieferten Vertreter dieser bildhübschen Karosserievariante galten unter Kennern sogar als eine Art Geheimtip, zumal das Folgemodell von Daimler-Benz erst für Frühjahr 1987 avisiert wurde.

Modell	230 C (C 123 V 23, Bm. 123.043)	230 CE (C 123 E 23, Bm. 123.243)	280 C (C 123 V 28, Bm. 123.050)	280 CE (C 123 E 28, Bm. 123.053)	300 CD/USA (C 123 D 30, Bm. 123.150)	300 CD Turbodiesel USA (C 123 D 30 A, Bm. 123.153)
Produktionszeit	Juni 1977 – Juni 1980	April 1980 – August 1985	April 1977 – März 1980	April 1977 – August 1985	Sept. 1977 – August 1981	Sept. 1981 – August 1985
Motor	Reihen-4-Zyl. M 115.954	Reihen-4-Zyl. M 102.980	Reihen-6-Zyl. M 110.923	Reihen-6-Zyl. M 110.984; ab März 1978 M 110.988	Reihen-5-Zyl.-Diesel OM 617.912	Reihen-5-Zyl.-Diesel OM 617.952 mit Abgas-Turbolader
Bohrung × Hub; Hubraum	93,8 × 83,6 mm; 2307 cm <sup>3</sup>	95,5 × 80,25 mm; 2299 cm <sup>3</sup>	86 × 78,8 mm; 2746 cm <sup>3</sup>		90,9 × 92,4 mm; 2998 cm <sup>3</sup>	
PS (kW) bei n/min	109 (80) bei 4800/min	136 (100) bei 5100/min	156 (115) bei 5500/min	177 (130) bei 6000/min; ab März 1978: 185 (136) bei 5800/min	80 (59) bei 4000/min; ab Sept. 1979: 86 (64) bei 4200/min	123 (91) bei 4350/min; ab Sept. 1983: 125 (92) bei 4350/min
Verdichtung	9,0		8,7	8,7; ab März 1978: 9,0	21,0	21,5
Ventile, Steuerung	1 obenliegende Nockenwelle (sohc)		2 obenliegende Nockenwellen (dohc)		1 obenliegende Nockenwelle (sohc)	
Gemischaubereitung	1 Flachstromvergaser Stromberg 175 CDT	mechan. Benzineinspritzung Bosch KA-Jetronic	1 Doppelregisterverg. Solex 4 A 1	mechan. Benzineinspritzung Bosch KA-Jetronic	Diesel-Reiheneinspritzpumpe Bosch	
Batterie	12 V 55 Ah				12 V 88 Ah; ab Sept. 1980: 90 Ah	12 V 90 Ah; ab Sept. 1983: 92 Ah
Kühlmittelmenge	10 Liter	8,5 Liter	10 Liter		11 Liter	12 Liter
Getriebe	mechanisches 4-Gang-Getriebe				4-Gang-Wandler-Automatik	
Lenkung	Kugelumlauf-Servolenkung					
Bremsen	2-Kreis-Vierrad-Scheibenbremsen					
Bereifung	195/70 HR 14 oder 195/70 R 14 89 H					
Radstand; Spur v./h.	2710 mm; 1488/1446 mm					
Gesamtabmessungen	4640 × 1786 × 1395 mm				4763 × 1786 × 1395 mm	
Leergewicht (Basisausrüst.)	1375 kg	1380 kg	1445 kg	1450 kg	1575 kg	1625 kg
Tankinhalt	65 Liter		80 Liter			
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	180 km/h	190 km/h	200 km/h; ab März 1978: 205 km/h	145 km/h; ab Sept. 1979: 150 km/h	163 km/h
Stückzahlen (bis 31. 12. 85)	18 675	29 858	3 704	32 138	7 502 (nur für USA)	8 007 (nur für USA)



