

Brian Long

MERCEDES-BENZ

Die Baureihe W 123 von 1976 bis 1986



Inhalt

Einführung und Danksagung	5
Kapitel 1: Der dreizackige Stern	8
Kapitel 2: Die W123-Vorgänger	21
Kapitel 3: Die Geburt des W123	36
Kapitel 4: Frühe Serienmodelle	64
Kapitel 5: Kreative Midlife-Crisis	88
Kapitel 6: Motorsport-Historie	138
Kapitel 7: Facelift und Finale	147
Kapitel 8: Veredeler, Clubs und Modellautos	165
Anhang I: Chronik der Modellreihe nach Jahren	174
Anhang II: Motorspezifikationen	181
Anhang III: Fahrgestellnummern und Produktionszahlen	187
Register	190

Einführung und Danksagung

Der W123 von Mercedes-Benz wurde zwischen 1976 und 1986 als Limousine, Kombi, Coupé, Langversion und Fahrgestell über 2,7 Millionen Mal verkauft. Heute ist er speziell bei Menschen, die als Kinder auf dem Rücksitz mit ihm in den Urlaub fahren, als noch immer alltagstauglicher Klassiker und Stück der eigenen Jugend wieder gefragt. Dieses Buch will die Geschichte der Baureihe mit zahlreichen zeitgenössischen Farbfotos, Werbepлакaten und Bildern aus der Entwicklungszeit detailliert nachzeichnen. Es soll noch vorhandene Lücken im Bücherregal von Mercedes-Liebhabern schließen, eine Fülle von Informationen und Lesestoff bieten sowie bei ehemaligen Besitzern – wie ich es einer bin – Erinnerungen an die Zeiten mit diesem Monument deutschen Automobilbaus wecken.

Danksagung

Wie immer können solche Werke nicht ohne Unterstützung vonseiten des Werkes entstehen. Wie schon bei meinen SL-Büchern möchte ich besonders Gerhard Heidbrink von der Daimler AG, Stuttgart, danken. Einen hilfsbereiteren Menschen wird man sich kaum vorstellen können, und dieses Buch wäre ohne seine vorbehaltlose Kooperation und die Freundlichkeit jener, die mit ihm zusammenarbeiten, kaum zustande gekommen.

Dank geht auch an Nils Beckmann und Jörg Rupp aus Stuttgart, die mir Zugang zum elektronischen Teilekatalog (EPC) verschafften, an Kenichi Kobayashi bei Miki Press, an die Japan



Motor Industry Federation (JMIF) in Tokio, an Rob Halloway von Mercedes-Benz UK sowie an Robert Moran und Christian Bokich von Mercedes-Benz USA. Es gäbe noch viele, viele weitere – doch das würde den Platz dieser Seite sprengen. Aber jeder weiß, wer gemeint ist – und daher geht mein Dank an dieser Stelle an Euch alle.

Durch dieses neue Buch über den W123 ist meine Serie zu Mercedes-Baureihen von Delius Klasing nach drei Bänden zum SL auf mittlerweile vier ins Deutsche übersetzte Bände angewachsen.

Der W123 hat eine spezielle Bedeutung für mich. Schon mit 15 schraubte ich an einer linksgelenkten 250 Limousine eines guten Freundes – Ölwechsel und andere Kleinigkeiten führte ich sogar im noch zarteren Alter aus. Beim Pflegen des Modells

wurde mir deutlich, woher der Ruf von Mercedes herrührt, sehr solide und technisch hochwertige Autos zu bauen. Ich werde nie vergessen, wie ich einmal den Auspuff gewechselt habe – das Blech war so dick wie sonst bei keinem anderen Auto. Mit 19 oder 20 ging der W123, den ich zwischenzeitlich komplett neu und natürlich in seiner Originalfarbe lackiert hatte, in meinen Besitz über. Danach fanden auch noch Modelle wie der 450 SE, der 450 SLC und der 300 SL (R107) den Weg in meine Garage – es war eine goldene Ära und wird immer eine bleiben.

So bleibt mir nur noch zu hoffen, dass Sie dieses Buch genauso genießen, wie ich es bei dessen Zusammenstellung getan habe.

Brian Long
Chiba City, Japan



3

Die Geburt des W123

Wie den vorangegangenen Kapiteln zu entnehmen, trat der Nachfolger des /8 ein hartes Erbe an. Denn beginnend mit den »Heckflossen-Modellen« und danach mit deren Nachfolgern erfreute sich die Mercedes-Mittelklasse eines dauerhaften Erfolgs. Sie genoss bei Presse und Publikum großen Zuspruch, doch begannen sich speziell in den USA die Zeiten zu ändern. Neue Sicherheits- und Abgasgesetze zwangen in der Folge auch den Stuttgarter Autobauer, mit den neuen Zeiten zu gehen.

Angesichts der langen Modellzyklen von Daimler-Benz und der großen Stückzahlen der Mittelklasse-Reihen war beim neuen W123 ein Design gefragt, das über den Großteil eines Jahrzehnts seine Frische konservieren musste. Ein Entwurf mit zeitloser Eleganz, aufgewertet durch neue Innovationen auf den Gebieten Sicherheit, Komfort und Praktikabilität. Das Design sollte nach Art des Hauses modern, aber eben zeitlos wirken und sich – so eine häufig zitierte Definition – immer »in Rufweite hinter der Mode« bewegen. »Am Ende kam ein Auto heraus, das in sich selbst ruhte und diese Gelassenheit an seine Benutzer weitergab. Das deutscheste aller gehobenen Mittelklasse-Automobile wirkte souverän, aber nicht eitel, versprach gediegene Repräsentation ohne den Anflug von Großmannssucht und ließ dennoch seine direkten Mitbewerber von einem Tag auf den anderen wie von gestern aussehen«, beschreiben Michael Rohde und Jens-Peter Sirup in ihrem Standardwerk zum W123 dessen Wirkung auf das Publikum. *auto motor und sport* bezeichnete das Auto als »wohl dosierten Fortschritt«, »keine Experimente«, das habe schon im Bundestagswahlkampf der CDU von 1957 beruhigend gewirkt. Am Ende des Tages vermittelte solch ein W123 seinem Besitzer auch das Gefühl des schweren Wagens, einer Anschaffung fürs Leben ...

Die Vorüberlegungen zum Design begannen bereits mit dem Serienanlauf des Vorgängermodells. Die bereits seit zwei Jahren in der Entwicklung befindliche S-Klasse W116 gab dabei

die stilistische Richtschnur vor. Nach anderthalb Jahrzehnten verabschiedete sich Mercedes von den erstmals 1955 beim 300 SL Roadster eingeführten Hochkantscheinwerfern – nach der neuen S-Klasse und den SL-Modellen der Baureihe R/C 107 sollte auch der W123 mit horizontalen Scheinwerfern die Straße ausleuchten.

In der Frühphase entstanden unabhängig vom Scheinwerfer-Thema noch sehr unterschiedliche Konzepte. Fließheck im Stil des Tatra T613, ein Modell mit riesigem Dachüberhang à la Citroën Ami 6, ein anderes mit amerikanischer Steilheckscheibe und angedeutetem Überrollbügel, ein weiteres mit einem Heckabschluss nach Muster des C111-Wankelsportlers und – als Idee von Béla Barényi – ein Auto mit symmetrischer Fahrgastzelle.

Unter dem aufmerksamen Auge von Chefdesigner Friedrich Geiger bildete sich ab Sommer 1971 eine einheitliche Designlinie heraus. Sie wurde dominiert von einer schlanken Linie mit großzügigem Glasaufbau, klarem Dreibox-Format und markanten Dachleisten nach einem Patent von Barényi. Noch im gleichen Jahr präsentierte das Designteam drei schon sehr serien-nahe und weiß lackierte Entwürfe dem Vorstand, zusammen mit einer Armada von Konkurrenzmodellen. Auch die neue S-Klasse W116 stand zur Begutachtung bereit. Gegen die Idee, aus Kostengründen die unveränderte Bodengruppe des /8 zu übernehmen, legte Technikvorstand Dr. Hans Scherenberg ein energiegel-



Designchef Friedrich Geiger (im weißen Kittel) studiert auf einem Foto der frühen 1960er-Jahre zusammen mit Karl Wilfert (Leiter Karosserieentwicklung) und Fritz Nallinger, im Vorstand verantwortlich für Forschung & Entwicklung, erste Skizzen zum kommenden W123.

ches Veto ein: Schließlich sollte der W123 mit Lenkrollradius null und crachsicher über der Hinterachse platziertem Tank erscheinen.

Schon zu diesem Zeitpunkt voll ausgebildet waren die unterschiedlichen Scheinwerfertypen: zwei hinter einem gemeinsa-



Hochbetrieb im Designstudio, ein Bild aus dem Jahr 1969.

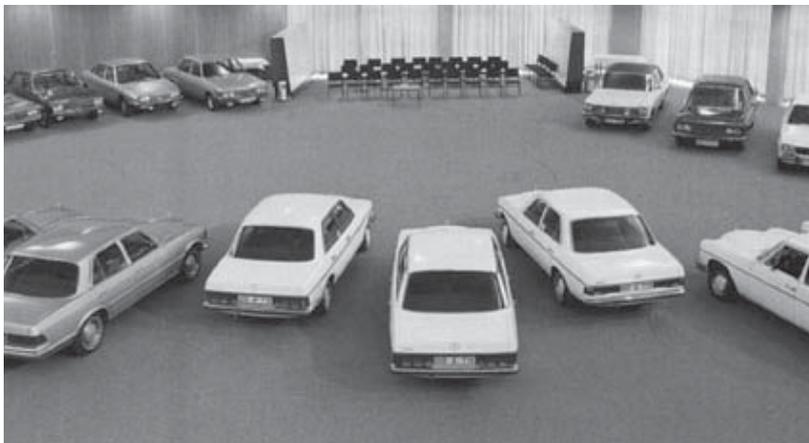


Eines von zahlreichen 1:5-Modellen und ein Schnittmodell zum Studium der Karosseriestrukturen. Letzteres wurde in der Regel dazu benutzt, vor Anschaffung der sündhaft teuren Werkzeuge bestimmte Produktionsprozesse nochmals auszufeilen.

men Glas angeordnete und mit einer Plastikblende eingerahmte Doppelscheinwerfer für die kleinen Modelle und Breitbandleuchten für die hubraumstärkeren. Wie die Scheinwerfer sollten anfangs auch die Rückleuchten zur Differenzierung beitragen und waren daher unterschiedlich geformt: rund für die klei-



1:1-Modell vom September 1970 mit runden Rückleuchten für die Grund- und länglichen (à la S-Klasse) für die Topmodelle.



Bei einer Design-Präsentation wurden 1971 dem DB-Vorstand drei W123-Mock-ups vorgeführt. Auf der Gegenseite posierten Konkurrenzmodelle.

nen und länglich, wenngleich noch flacher als beim späteren Serienmodell, für die Topmodelle. Eine Unterscheidung, die später aber wieder verworfen wurde.

Bis zum Formentscheid – heute würde man sagen »Design freeze« – am 21. Januar 1973 hatten die Designer noch genü-



An einem sonst schon sehr fertig wirkenden Modell wurden im Januar 1973 noch verschiedene Rückleuchtenformen getestet. Die Schautafeln im Hintergrund zeigen, wie auch an der Frontpartie mit diversen Scheinwerfer/Blinker-Kombinationen experimentiert wurde.



An diesem 1:1-Modell vom August 1971 fallen die schlanke Linie, das großzügige Glashaus und die markanten Dachleisten nach dem Barényi-Patent ins Auge.

gend Zeit, Details wie Fensterdichtungen, seitliche Stoßleisten oder finale Stoßfängerform in Abstimmung mit dem Vorstand festzuzurren. Noch im August 1973 ging es um die Optik der Radzierblenden. Am Ende, so Rohde/Sirup in ihrem W123-Buch, »durfte der 123 zum letzten deutschen Serien-Pkw wer-



Zur Einrichtung der neuen W123-Fertigungsstraßen flossen massive Investitionen ins Werk Sindelfingen. Auf diesem 1975 aufgenommenen Bild warten W116-S-Klasse-Modelle und ein einzelner SL (R107) auf die Auslieferung.

den, der den 60er-Jahre-Chic von lackierten, chromgerahmten Metallradblenden in die Moderne rettete«.

Der Vorstand hatte keine besondere Eile mit der Ablösung des /8. Schon im April 1972 verschob er den Produktionsstart von Herbst 1974 auf Frühjahr 1975. Nachdem die damals modernsten Roboter an den Sindelfinger Bändern installiert waren – was den Werkern mehr Zeit für Handarbeiten und andere Spezialhandgriffe ließ –, entstanden von Ende Mai bis Ende Juli auf einem erstmals in der Werksgeschichte eingerichteten Pilotband die ersten 16 Autos. Im Oktober 1975 startete die Vorserienproduktion, im Januar 1976 die »Hauptserie«.

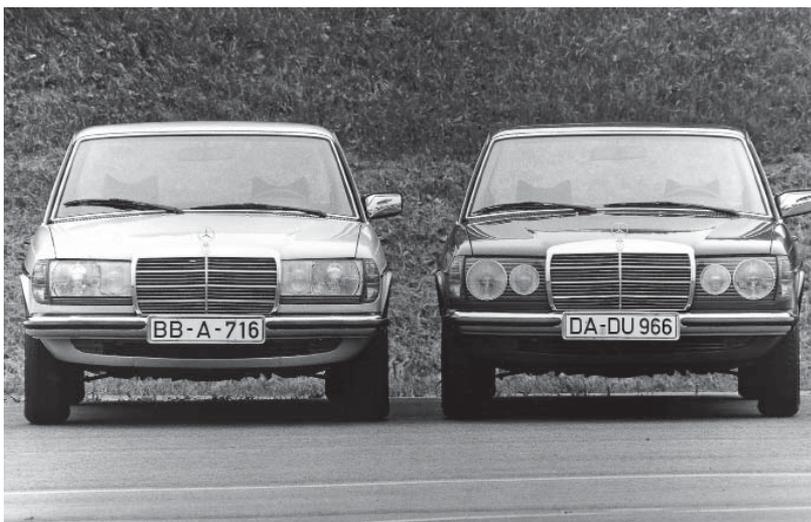
Moderne Karosserie, aber keine Design-Revolution

Die selbsttragende Karosserie des W123 vermengte auf geschickte Weise Elemente der S-Klasse mit einer eigenen Note und stellte so eine auch optisch deutlich werdende Distanz zwischen Mittelklasse- und Oberklasse-Mercedes her. Anders als der noch ein wenig von der Heckflossen-Ära beeinflusste /8 gab

sich der W123 als ein komplett modernes Modell, ohne zugleich eine Design-Revolution anzetteln zu wollen.

Der von der S-Klasse inspirierte Kühlergrill als zentrales Erkennungszeichen ließ den 123er weniger formal wirken als den /8. War der Grill doch nun deutlich flacher und auch ein wenig schmaler ausgebildet. Auch wenn die Chromschwarte am oberen Kühlergrill nun dezenter ausfiel, blieb kein Zweifel, welches Produkt hier auf den Betrachter zugerollt kam. Interessanterweise wich der Kühlergrilleinsatz jedoch ab: Während die S-Klasse das engmaschige Käseschneider-Muster älterer Vorgänger übernahm, bestand der Einsatz des W123 aus zwölf Reihen horizontaler Schlitze – wie sie an späteren Einstiegsversionen und E-Klasse-Modellen erneut auftauchten. Damals noch obligatorisch: der an der Spitze des Grills mit einem Kugelgelenk eingesetzte Mercedes-Stern, ergänzt um das darunter platzierte Logo mit Stern und Lorbeerkranz.

Zu beiden Seiten des Grills saßen die Scheinwerfer wie skizziert nun horizontal statt vertikal. Nach innen reichten sie



Zwei Gesichter: Halogen-Breitbandscheinwerfer und mehr Chrom für 280 und 280 E (links), runde Doppelscheinwerfer (mit den kleineren für das Halogennebellicht) für die Vierzylindermodelle und den Sechszylinder-Typ 250.



Bis auf die 280er trugen alle Modelle diese von Schutzecken aus Kunststoff flankierten Bugstoßfänger.

bis zum Rand des Kühlergrills, nach außen schlossen sich die separaten Blinkergehäuse an. Für deutsche Modelle gab es zwei Scheinwerfertypen: die sogenannten Ochsenaugen – je zwei unterschiedlich große und runde Haupt- und Nebelscheinwerfer unter einer gemeinsamen Glasabdeckung, mit Dekostreben als Fortsetzung des Gittermotivs – und Breitbandscheinwerfer für den Typ 280 mit Halogen-Haupt- und -Nebelscheinwerfern. Dazu kam eine dritte Version für US-Modelle mit Rundscheinwerfern ohne Glasabdeckung. Viele Kunden eines 250 ärgerten sich übrigens darüber, dass ihr W123 nicht als Sechszylinder zu erkennen war. Viele ließen daher ihr ab Werk nur mit Rundscheinwerfern ausgestattetes Modell des höheren Prestiges wegen mit 280er-Lampen nachrüsten. Ähnlich wie vormals 280-SE-Eigner, die ihre S-Klasse mit den Doppelleuchten des 300 SEL 6.3 zierten.

Die Blinker waren so geformt, dass sich seitliche Positionsleuchten – wie zum Beispiel in Amerika vorgeschrieben – erübrigten. Der kleine Streifen Blech zwischen Unterkante Scheinwerfer und Stoßfänger eignete sich derweil bestens zur Montage der optionalen Scheinwerferwischeranlage. Eine weitaus elegantere Lösung als noch beim /8.

Anders als bei den /8-Modellen, rüstete Mercedes alle W123 einheitlich mit einer einteiligen Frontstoßstange in Chrom aus. Mit Platz zur Montage des Nummernschilds und (nur beim 280er) der in einem Stück bis um die Ecken gezogenen Gummileiste. Bei den anderen Modellen wurde das seitliche Schutzelement weniger elegant als separates Endstück aufmontiert. Um die schärferen Crashtest-Standards zu erfüllen, liefen US-Versionen mit nochmals massiveren Gummileisten und seitlichen Endstücken vom Band.

Unterhalb des Stoßfängers schloss sich ein weiterer Lufteinlass an. Das in Wagenfarbe lackierte Blech folgte dessen Ausschnitt und bildete zusammen mit einem kleinen schwarzen und kaum sichtbaren Kinnspoiler ein im Vergleich zum /8 sehr zeitgemäßes Stück Design.

Die hinten angeschlagene Motorhaube – die für Wartungsarbeiten statt um 45 auch um 90 Grad hochgeklappt werden konnte – trug wie der /8 einen mittigen »Power-Dom«. Dessen Außenkanten verliefen jedoch nun mittiger, während die Seiten als Folge der horizontalen Scheinwerfer nun ohne Knick zu den Stoßfängern abfielen. Wie gehabt saßen die Scheibenwaschdüsen auf der Haube, was half, das Waschwasser im Winter warm zu



Im Gegensatz dazu wirkt die seitlich herumgezogene und voll chromierte Stoßstange dieses 280 deutlich eleganter. Die mittig eingelegte Gummileiste war bei allen Modellen identisch.

halten. Auch wenn frühe Fotos Chromdüsen zeigten, waren sie in der Serie dann schwarz.

Am Windlauf wurden die gegenläufig rotierenden Chromscheibenwischer des /8 durch parallel wischende Einheiten ersetzt. Sie reinigten einen um 20 Prozent größeren Bereich der Scheibe – insgesamt 78 Prozent – und waren zwecks geringerer Blendung schwarz lackiert. Das beim /8 einteilige Lüftungsgitter wurde in zwei dem Haubenausschnitt folgende Öffnungen geteilt. Nur beim 2,8-Liter waren die Gitter in Chrom statt Schwarz ausgeführt.

Der Neigungswinkel der A-Säulen und das Dachprofil wurden mehr oder weniger vom /8 übernommen. Die Säulen wurden zugunsten einer besseren Übersicht so schlank wie möglich geformt, zugleich hielten unauffällig eingefügte Windleitbleche die Seitenscheiben schmutzfrei. Die recht massiven Rückspiegel übernahm Mercedes von der S-Klasse.



Die Motorhaube ließ sich für Reparaturen oder routinemäßige Servicearbeiten auf Hebeldruck senkrecht stellen.

In der Seitenansicht sahen sich der /8 und der W123 frappant ähnlich. Die elegante Krümmung auf der Oberkante des vorderen Kotflügels war noch immer vorhanden, doch sorgte der Blinkereinsatz für ein zusätzliches Spannungselement. Die Zone unterhalb des Stoßfängers wirkte aggressiver, was jedoch weniger auf ein machohaftes Design als auf eine bessere Aerodynamik und damit niedrigere Verbräuche abzielte. Unterhalb der seitlichen Rammschutzleiste (schwarz mit Chromein-



Die W123-Limousine (mit Tankeinfüllstutzen im rechten hinteren Kotflügel) im Profil.

Ein in Stein gemeißeltes Denkmal schwäbischer Autoqualität mit dem c_w -Wert (0,42) eines Kühlschranks.

lage) zeigten sich im Vergleich zum /8 rundere Radausschnitte, noch weiter unten brach eine vom vorderen Radausschnitt bis zur Oberkante der hinteren Stoßfängerkappe ziehende Lichtkante die große Metallfläche auf. Eine weitere Zierleiste in Schwarz und Chrom fand sich im Schwellerbereich, der zumindest bei

Fahrzeugen mit hellen Farben schwarz lackiert war, um den Mercedes so subjektiv flacher wirken zu lassen. Da die Türen die Schweller leicht überlappten, konnten sich Insassen beim Ein- und Aussteigen nicht mehr so leicht die Hosenbeine dreckig machen.

Auch die Übergänge von der A-Säule zum Dach waren runder als noch beim /8, was genauso auf die Fenstergrafik zutraf. Doch abgesehen von neuen Türgriffen – eine moderne Interpretation der zur gleichen Zeit am SL verwendeten Teile – und dem Verzicht auf vordere Ausstellfenster waren die Formen und die Art des Chromschmucks doch recht ähnlich. Was auch auf die hintere Tür zutraf, obwohl die C-Säule zwecks besserer Entlüftung des Innenraums modifiziert worden war. Zugleich verdeckte die nach unten ziehende Zierleiste der C-Säule eine Fuge zum leichteren Austausch des hinteren Kotflügels. In der Tat waren die Designer des W123 aufgefordert worden, reparaturkostensenkende Details stärker zu berücksichtigen.

Die Krümmung der hinteren Seitenscheibe verlief ebenfalls weicher, und der hintere Radausschnitt wirkte runder, behielt aber zugleich den schon seit der »Flossen«-Ära charakteristischen Hüftschwung. Auch am Heck wurden die untersten Partien wie schon beim /8 geschwärzt, zugleich wanderte der Benzineinfüllstutzen von einer Position rechts vom Nummernschild in den hinteren rechten Kotflügel. Die Radioantenne saß nun auf dem linken hinteren statt dem rechten vorderen Kotflügel.

Das Querrillenprofil der Rückleuchten wurde gegenüber den ab Modelljahr 1974 beim /8 eingesetzten Einheiten weiter optimiert. Als Neuheit verfügten sie nun über eine integrierte Nebelschlussleuchte und waren so weit nach außen gezogen, dass auf seitliche Positionsleuchten für die US-Modelle verzichtet werden konnte. Auch hier sicherten die Rippen selbst

bei starker Verschmutzung genügend Leuchtwirkung, während Gummileisten sie vor Bagatellschäden bei Parkmanövern bewahrten. Auch an der Oberseite waren sie geschützt – von der um die Hinterkanten und dann weiter entlang der Unterkante des Kofferraumdeckels geführten Rammschutzleiste. Als Differenzierungsmerkmal trugen die Modelle 280 und 280 E am unteren Rand eine zusätzliche Chromleiste.

Insgesamt lehnte sich die Optik an die damalige S-Klasse an, mit einem Streifen Blech oberhalb des Stoßfängers und einem in Wagenfarbe lackierten Unterteil, das den größten Teil des bei allen Versionen auf der Fahrerseite austretenden Auspuffs verdeckte. Sogar der minimale Ansatz einer Flosse in den hinteren Kotflügeln und die linksbündig angebrachten Typenschilder samt mittig platziertem Dreizackstern imitierten S-Klasse-Vorbilder. Verschwunden war allerdings der noch bei den W114/115 und W116 eingesetzte Griff zum Öffnen und Schließen des Kofferraumdeckels. An dessen Stelle rückte ein eher schmuckloser, direkt unter dem Mercedes-Stern sitzender Druckknopf mit integriertem Schloss.

Sicher wie in Abrahams Schoß

Einen Schwerpunkt im Lastenheft des W123 bildete eine deutlich höhere Sicherheit für die Insassen. Aufbauend auf wertvollen Erkenntnissen bei der Entwicklung der Baureihen R107 (SL) und W116, schlug nun die Stunde von Béla Barényi, mit rund 2500 auf seinen Namen angemeldeten Patenten »Nestor« der passiven Sicherheitsforschung. Als Haupterrungenschaft kam

Größenvergleich

Die Mittelklasse von Mercedes im Vergleich – von der »W111«-Heckflosse über den frühen /8 (W114/15) bis zum W123

	W111	W115	W123
Radstand	2750 mm	2750 mm	2795 mm
Länge	4875 mm	4680 mm	4725 mm
Breite	1795 mm	1770 mm	1786 mm
Höhe	1510 mm	1440 mm	1438 mm
Spur vorn	1470 mm	1444 mm	1488 mm
Spur hinten	1485 mm	1440 mm	1446 mm

Register

- 1000 Lakes Rally 146
- Abs, Hermann J 32
- Acropolis Rally 146
- ADAC 138
- Adenauer, Konrad 19
- Ahrens, Adolf 146
- Alfa Romeo 19
- AMG 113
- Aston Martin 109
- Audi 20, 36
- Austro-Daimler 13
- Auto, Motor und Sport* 62, 75
- Auto Union 16, 20
- Autocar* 62, 79, 101, 109, 130
- Barbarou, Marius 14
- Barenyi, Bela 18, 21, 46
- Baustian, Bert 138
- Bedard, Patrick 78
- Benz & Cie 11, 12, 14–16
- Benz & Co 10–12
- Benz, Carl 8, 10–12, 14
- Benz, Eugen 14
- Benz, Richard 14
- Berlin Motor Show 13
- Billstam, Claes 146
- Binz 85, 86, 167
- BMW 20, 36, 96, 100
- Boddy, William 115
- Bohne, Holger 146
- Borgward 87
- Brabus 113
- Brecht, Josef 11
- Breitschwerdt, Werner 21, 50, 97, 156, 166
- Broad, Mike 140
- C Benz Söhne 14
- Car & Driver* 78, 95, 122
- Carlsson, Ingvar 146
- Carraciola, Rudolf 16
- Citroën 36, 109, 141
- Classic Cars* 110
- Cowan, Andrew 139–146
- Coyle, Brian 139
- Crayford Conversions 101, 109
- Curtiss-Wright 20
- Daimler (DMG) 9–13, 15, 16
- Daimler (UK) 9, 12
- Daimler (USA) 9, 12
- Daimler, Adolf 9
- Daimler, Gottlieb 8–10, 12
- Daimler, Paul 9, 10, 12, 13
- Datsun 143
- Davis Jr, D E 78
- Derndinger, Hans-Otto 114
- Deutsche Bank 16, 87
- Deutz 8
- Doig, David 143
- Dolhem, Jose 140
- DT Dobie 143
- Earls Court Show 79
- ERC 145, 146
- Esslinger, Friedrich 10
- Fangio, Juan-Manuel 18
- Ferrari 141
- FIA 138
- Fiat 36
- Ford 36, 79, 109, 146
- Fowkes, Tony 140, 141, 143, 145
- Frankfurt Show 19–21, 24, 27, 28, 33, 103, 113, 130, 135, 165–167
- Gallitzendörfer, Joseph 101
- Gasmotorenfabrik Mannheim 10
- Geiger, Friedrich 21, 36, 37, 88, 89, 165
- Geneva Show 23, 25, 27, 91, 104, 128, 154, 166
- Grazia 86
- Guth, Wilfried 87
- Hamalainen, Kyosti 146
- Hannover Trade Fair 136
- Hanomag 32, 87
- Haspel, Wilhelm 18
- Henry, Prince 14
- Hillman 139
- Hockenheim 30
- Hoffman, Max 19

Hopkirk, Paddy 141
 Hörnig, Rudolf 156
 Ivory Coast Rally 146
 Jaguar 19, 54, 55, 79, 89, 96, 100, 101, 109, 154
 Jellinek, Emil 12
 Johnson 140, 141
 Kaiser, Klaus 140, 142, 143, 145, 146
 Klapproth, Günther 140, 145
 Kleint, Herbert 140, 141, 145
 Kling, Alfred 140–142, 145
 Knepper, Mike 75
 Knight 13
 Krupa, Blazej 143
 Lawson, Harry 9
 Le Mans 19, 20
 Leba Hartpapier & Hargewebe 138
 Leininger, Jörg 140, 142
 London–Mexico World Cup Rally 139
 London–Sahara–Munich World Cup Rally 139
 London–Sydney Marathon 139
 London–Sydney Rally 139–142
 Lorinser 113
 Lowenstein-Wittgenstein, Prince 15
 Makinen, Timo 144
 Malkin, Colin 139, 140, 144
 Massey-Ferguson 33
 Mauch, Wolfgang 140
 Maybach 10
 Maybach, Wilhelm 9, 10, 12
 Mercédès 12, 13, 16
 Miesen 85
 Mille Miglia 16, 20
 Mini 100
 Mitsubishi 141
 Mobil 142
 Monte Carlo Rally 26
 Motogard Rally 146
Motor 75, 96, 109, 130
Motor Sport 101, 115
Motor Trend 75, 78, 94, 106, 154
 Nallinger, Fritz 18, 21, 31, 37
 Nathan, Jurgen 145
 New York Show 19
 Nibel, Hans 14, 16, 18
 Nice-La Turbie hillclimb 12
 Nordmann, Karlfried 106
 NSU 20, 29
 Nürburgring 138
 O’Gorman, Peter 140, 141
 Opel 36, 96
 Otto, N A 8
 Packard 20
 Panhard & Levassor 9
 Paris Salon 14, 19, 30, 167
 Paris–Dakar Rally 139
 Peugeot 36, 138, 141, 143
 Pfuhl, Albert 145
 Pollman 85, 87
 Porsche 19, 20, 143, 167
 Porsche, Ferdinand 13, 16, 20
 Prinz, Gerhard 113, 156
 Rally Codasur 146
 Rally of South America 145, 145
 Rank Organisation, The 140
 Rappold 85
 Renault 145
 Reuter, Edzard 166
 Ritter, August 10
Road & Track 129
 Rose, Max 10
 Rosqvist, Evy 26
 Rover 50, 79, 101, 106, 122
 Saarland Rally 146
 Sacco, Bruno 89, 101, 102
 Safari Rally 142–145
 Sailor, Max 18
 Scherenberg, Hans 21, 30, 37, 49, 50, 97
 Schmidt, Helmut 63
 Simca 100
 Simms, F R 9, 10
 Simplex 12
 Singh, Joginder 143, 146
 Spa-Francorchamps 26
 Steinway, William 9, 12
 Steyr-Daimler-Puch 106
 Stolle 85
 Studebaker 20
 Süddeutsche Automobilfabrik 14
 Syer, Johnstone 143, 145
 Tatra 36
 Todt, Jean 140, 141, 144
 Toyota 100, 145
 Uhlenhaut, Rudy 21, 50
 Ulrich, Franz H 32
 Vanden Plas 101
 Volkswagen 18–20
 Volvo 36, 100, 101, 109, 122
 Vormbruck, Herbert 140
 Warmbold, Joachim 140, 141
 Waxenberger, Erich 138, 139, 143
 Welsch 85
 Werner, Christian 16
 Wilfert, Karl 18, 21, 37
 Wilhelm II, Kaiser 14
 Willemsen, Hans 140, 141
 Wirth, Ursula 26
 Wong, Seng Choy 140
 Wong, Swee Chew 140
 WRC 138, 142, 144–146
 Yanase 81
 Zahn, Joachim 32, 113
 Zasada, Sobieslaw 143–145
 Zembrzuski, Andrzej 144
 Zeppelin 10

© Veloce Publishing

Die englische Originalausgabe mit dem Titel Mercedes-Benz W123 series 1976-1986
erschien 2015 bei Veloce Publishing Limited.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-667-10693-3

Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen beim Verlag Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld.

Übersetzung aus dem Englischen und deutsche Redaktion Thomas Imhof, mit Dank an Sven Gramm (Brabus),
Michael Liesch (MB W123 Club), Sven Baas (Verein für Freunde des W123) sowie Bernd Sponer und
Dominik Mack (Lorinser).

Lektorat: Alexander Failing / Petra Schomburg

Schutzumschlaggestaltung: scanlitho.teams, Bielefeld

Satz: Bernd Pettke · Digitale Dienste, Bielefeld

Druck: Firmengruppe APPL, aprinta druck, Wemding

Printed in Germany 2016

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor/den Autoren nach bestem
Wissen erstellt und von ihm/ihnen sowie vom Verlag mit der gebotenen Sorgfalt überprüft. Gleichwohl
können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der
bereitgestellten Informationen übernehmen.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch
teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und
mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de