

Oldtimer PRAXIS

Dezember
12/2015
€ 2,30

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



› Motor für Millionen:
Der VW-Golf-Vierzylinder im Detail

100 Seiten!

Service, Infos, Technik-Tipps für
das schönste Hobby der Welt!



Jetzt aber mal leise!

› Was tun, wenn's dröhnt
und scheppert? Tipps zur
Karosserie-Dämmung

Ratgeber Lack

› Vom Entlacken bis zum
Feinschliff – ein Experte
steht Rede und Antwort



Für immer Dein

› 850.000 Kilometer mit dem 200 D

**6 Klassiker
zu gewinnen**

**KINDER
KREBS
HILFE**



Einer von Hundert!

› Arnolt-MG: Der TD von Bertone



Power pro Euro

› Corvette C5 – was Leistung kostet



Für Fan und Förster

› Kleines Spaßmobil: Suzuki LJ 80



DER CLEVERE FRANZOSE

Renault 16

› Universal B50 Sport: Mal
wieder ein Boxer-Gespann.
Aber wer hat's erfunden?
Die Schweizer!



Seziert:

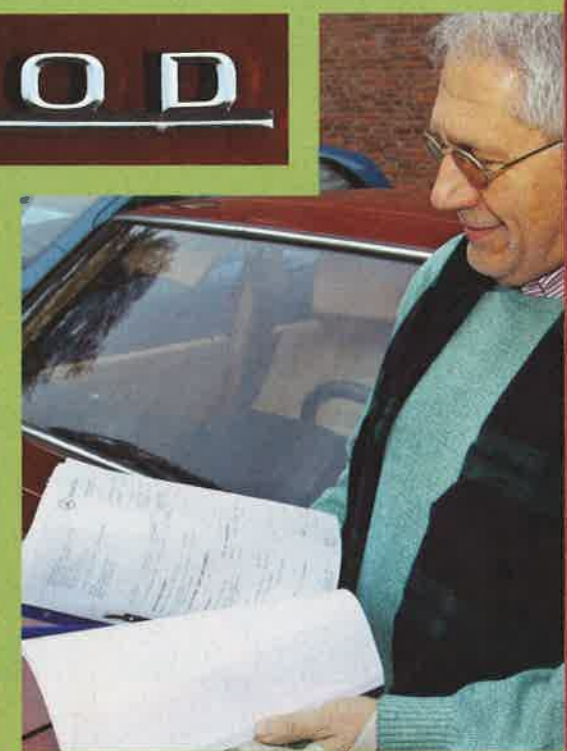
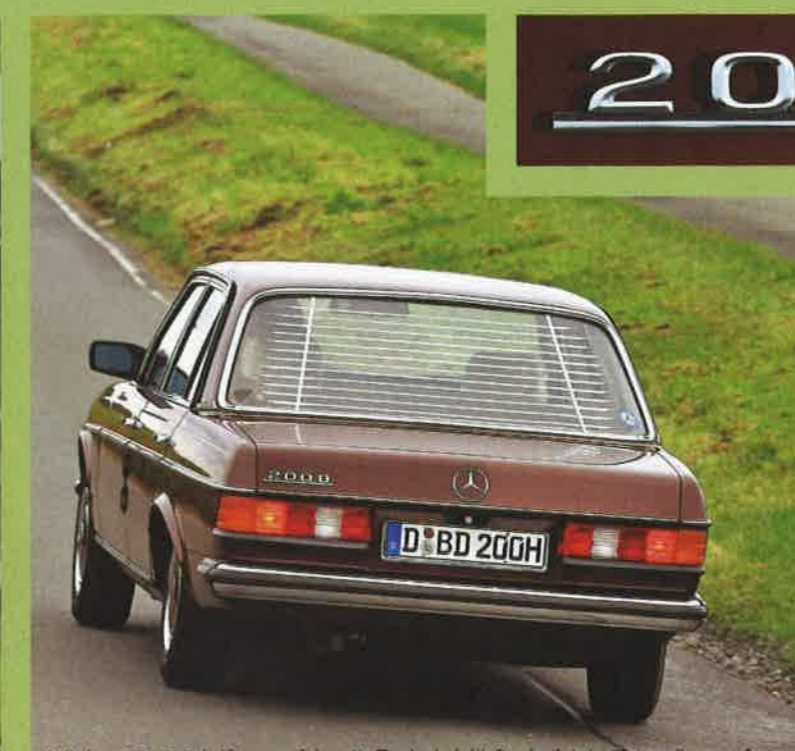
› Kawas 1300er
Hightech-Sechser

**Einsteiger-
Empfehlung!**

› NSUs ewig junge
Quickly



4018	
A	€ 2,50
CH	sfr 4,30
B/NL/L	€ 2,80
E/F/I	€ 3,00
GR	€ 3,30
SLO	€ 3,40
FIN	€ 3,70
DK	dkr 26,00
N	nkr 39,00
S	skr 39,00
CZ	czk 115,00
H	ft 920,00



Mit dem 200-D-Schriftzug auf dem Kofferdeckel dürfte der letzte Chrom-Benz auf dem afrikanischen Kontinent deutlich häufiger zu finden sein als hierzulande

Günstige 30-Jahres-Bilanz: Die Belege für Wartung und Reparaturen summieren sich auf 20.000 Euro

Kilometerfresser

Fahrtenbuch › 850.000 Kilometer in 30 Jahren, der erste Motor ist noch ungeöffnet, und kein Ende in Sicht: Mit einem Mercedes-Saugdiesel der alten Schule ist das kein Problem

Es ist gar nicht so leicht, einen präsentablen 123er Mercedes-Benz-Diesel mit richtig hohem Kilometerstand zu finden. Die meisten Fans haben sich längst gute Exemplare mit geringer Laufleistung gesichert. Das Gros der Langläufer haben braune Pest und Kfz-Steuer-Malus dahin gerafft. Nicht so Hans-Jürgen Gürkes 200 D: Stoisch wie eine Wanderdüne nagelt er der Kilometermillion entgegen.



Der Besitzer

› „Der Kauf des 123er-Jahreswagens war eine Entscheidung, die ich nie bereut habe“, sagt Hans-Jürgen Gürkes (60), der an einer Düsseldorfer Grund- und Hauptschule Deutsch und Englisch unterrichtet. Der Mercedes ist nach zwei Opel Kadett sein drittes Alltags-Auto, „und wenn es nach mir geht, soll er das auch die nächsten Jahre bleiben“. Hobbymäßig ist der Mercedes-Fan fasziniert vom 230 CE – W123 natürlich...

der Ihnen nicht mehr an. Es wird Zeit, sich nach einem Neuen umzuschauen.“ Das legte man dem Düsseldorfer Deutschlehrer fürsorglich ans Herz. „Und zwar das erste Mal schon bei Kilometerstand 300.000. Daraufhin fuhr ich zu einem Motoreninstanzen. Der Fachmann nahm unter anderem eine Druckmessung an der Motorenlüftung vor und konnte mich schnell beruhigen.“

Inzwischen ist längst klar, dass eine Trennung von der orientroten Limousine mit Innenausstattung Dattel keinesfalls in Frage kommt: „Aus einer Vernunftentscheidung ist eine Liebesbeziehung geworden. Aber es gibt nach wie vor auch genügend sachliche Argumente für meinen Mercedes. Das Auto ist sicher, unerhört geräumig, bequem und mit 8,5 Litern Diesel auf hundert Kilometer durchaus genügsam. Dass der 200 D kein Temperamentsbolzen ist, stört mich nicht im geringsten. Der hohe Kilometerstand kommt ja auch durch

viele Langstreckenfahrten zustande, und da nehme ich die halbe Stunde mehr jederzeit gerne in Kauf. Als eifriger Flohmarktbesucher ist mir der große Kofferraum viel wichtiger. Und technisch gesehen ist der Wagen fast unverwundlich.“

Für 25.000 Mark kaufte Hans-Jürgen Gürkes den Selbstzünder-Benz, Kilometerstand 5000, im Frühjahr 1985 über eine Jahreswagenvermittlung. „Ich wollte diesmal ein solides Auto, nachdem mein 1976er Opel Kadett C nach 200.000 Kilometern völlig durchgerostet war.“ Einzige Extras des einjährigen 123ers waren das Schiebedach und der rechte Außenspiegel. „Eigentlich wünschte ich mir auch noch ein Automatikgetriebe. Aber ich habe darauf verzichtet, als man mir erklärte, der Wagen mit dieser Motorisierung würde dadurch extrem langsam.“

Eine der ersten Fahrten führte zur Karosseriewerkstatt, wo Hohlräume und Unterboden des W123 versiegelt



Der maßgeschneiderte Teppich auf dem Armaturenbrett und Lammfell-Sitzbezüge schaffen Wohlfühl-Atmosphäre

wurden. Das verhinderte offenkundig größere Rostschäden. Einige Blechreparaturen ließen sich über die Jahre trotzdem nicht umgehen, wie der Marathon-Diesel-Mann erzählt. „Bereits nach 15 Jahren waren die Ablaufröhrchen des Schiebedachs komplett weggerostet, und das Wasser ergoss sich in den Innenraum. Ein neuer Schiebedachrahmen, den es damals noch zu kaufen gab, wurde eingebaut. Auch die Mulden beidseitig im Motorraum unterhalb der Haubenscharniere faulten durch und mussten geschweißt werden. Bei dieser Gelegenheit bot sich an, auch gleich die leicht angerosteten Vorderkotflügel zu tau-

schen. Sie waren ohnehin demontiert. Damit sind die großen Reparaturen auch schon aufgezählt. Ansonsten wurde noch eine kleine Roststelle am hinteren Radlauf geschweißt, mehr Karosserieprobleme gab es nicht.“ Tatsächlich sieht man dem Wagen seine 31 Jahre Alltagsbetrieb und die gut 855.000 Kilometer nicht an. Wohl auch deshalb, weil Hans-Jürgen Gürkes konstante Pflege betreibt und regelmäßig im Herbst und Frühjahr sämtliche Fugen und Falze mit einer Mischung aus Owatrol, Leinölfirnis und Ballistol gegen Feuchtigkeit imprägniert. „Die gesamte Technik wird einmal im Jahr kontrolliert

„Die Entscheidung für den Mercedes-Benz Diesel war zu 98 Prozent vernunft und zu zwei Prozent Emotion. Heute ist es umgekehrt.“

und nötige Arbeiten werden sofort unternommen. Den Schmierdienst zwei Mal im Jahr und kleinere Arbeiten übernehme ich selbst, soweit das in der Tiefgarage möglich ist. Alle 5000 Kilometer wechsle ich Motoröl und Filter. Von Anfang an fahre ich nur das günstigste Öl aus dem Baumarkt, verwende dazu aber Additive von Mathé. Der Ölverbrauch beträgt einen halben Liter auf 1000 Kilometer. Die Bremsen lasse ich jährlich prüfen. Alle zwei Jahre werden die Ventile eingestellt und die Dieselfilter getauscht.“

Die Liste der Technik-Reparaturen fällt überschaubar aus: je zwei Mal

› DATEN & FAKTEN

Der letzte Chromianer

Für viele Fans ist der W123 nicht nur „der letzte Chrom-Benz“, sondern auch der letzte Vertreter einer nahezu kompromisslosen Qualitätsphilosophie. Die Baureihe war mit fast 2,7 Millionen Exemplaren in zehn Jahren äußerst erfolgreich. 90 Prozent waren Limousinen, der Rest verteilte sich auf Coupés und „T“-Kombis. Den Bestseller gab es mit drei Zylinder-Dieselmotoren (200 D, 220 D und 240 D) und dem 300er Fünfzylinder-Selbstzünder mit und ohne Turbo. Die Benziner-Palette umfasste Saugmotoren und Einspritzer von 200 bis 280 Kubik.



Unvergessener Opel: Die Mittelkonsole schmücken Reminiszenzen an das erste Auto des Besitzers



Der W123 übertrug die neue glattflächige Designlinie der W116-Oberklasse in die Mittelklasse (o.). Die Vierzylinder-Selbstzünder-Modelle sind für astronomische Laufleistungen berühmt

Auspuffanlage, Lichtmaschine, Starterbatterie und Kupplung, ein neuer Wasserkühler, eine Ölwanndichtung. Zwei Mal pflückten unbekannte Liebhaber den Stern vom Kühler, was über die lange Zeit vergleichsweise selten ist. Mit einer Panne liegengeblieben ist Hans-Jürgen Gürke nur ein einziges Mal: Die Lichtma-

schine war mit Lagerschaden festgegangen. Zu den kostspieligeren Arbeiten zählte die Nachrüstung eines Oxi-Kat in Verbindung mit neuen Einspritzdüsen. „Das senkte zwar vorübergehend die Kfz-Steuer, änderte aber letztlich nichts daran, dass ich mich angesichts Feinstaub-Debatte und Umweltzonen damit abzufinden

> TECHNISCHE DATEN

Mercedes-Benz 200 D (W123)

Baujahre: 1976–1985

Motor: Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; im Kopf hängende Ventile, von obenliegender kettengetriebener Nockenwelle über Schleppebel betätigt; Bosch Vierstempel-Einspritzpumpe

Hubraum: 1971 ccm (B x H: 87 x 83,6 mm)

Leistung (PS bei U/min): 55 bei 4200 ab 1979: 60 bei 4400

Maße (L x B x H in mm): 4725 x 1786 x 1438

Leergewicht: 1390 kg

Vmax: 135 km/h

Beschleunigung: 0-100 km/h in 27,4 sec

Glücksache: Nur zwei neue Sterne in 30 Jahren



hatte, ein automobiler Geächteter zu sein. Aber ich wollte unbedingt das H-Kennzeichen erreichen. Das war mein erklärtes Ziel. Und ich wollte den Mercedes im Alltag als Oldtimer nutzen. Im August 2014 war es mit H-Gutachten und frischer TÜV-Plakette endlich so weit – und sogar eine grüne Plakette gab es jetzt!“

Weniger schön waren zwei unverschuldete Auffahrunfälle in diesem Jahr. Im Abstand von zwei Wochen wurde jedes Mal das Heck kräftig verformt. Ein wirtschaftlicher Totalschaden drohte, doch wegen des guten Gesamtzustands zahlte die Versicherung schließlich die Reparatur.

Erfreulich fällt das finanzielle Fazit aus. Zum Kaufpreis von 25.000 Mark addieren sich bis heute rund 20.000 Euro für Wartung und Reparaturen. Hans-Jürgen Gürke ist sicher: „Hätte ich mir statt dessen drei Mal einen Neuwagen gekauft, wäre das deutlich teurer geworden. Und das gilt selbst dann, wenn eines fernem Tages doch mal der Motor revidiert werden muss. Nach wie vor unternehme ich mit dem Auto größere Fahrten, erst unlängst wieder nach Berlin. Der Verbrauch ist konstant, die Technik arbeitet gewohnt zuverlässig. Wenn der Mercedes frisch gewaschen vor mir steht, gefällt er mir jedes Mal wieder aufs Neue, und ich würde ihn heute wieder kaufen. Diesen Wagen zu fahren, war ursprünglich zu 98 Prozent Vernunft und zu zwei Prozent Emotion. Heute ist es umgekehrt.“

Text: A. Polaschek/Fotos: S. Traub



Der OM 615-Motor bewährte sich schon im Strichachter. Regelmäßige Ölstandskontrolle und Ölwechsel alle 5000 Kilometer – dann hält der Vorkammer-Diesel eine Ewigkeit