

Magyarországon - sok kelet-európai országhoz hasonlóan - némiképp más "karriert" futott be a W123, mint Nyugat-Európában: idehaza tartósságát, megbízhatóságát, méretéhez képest viszonylag olcsó fenntarthatóságát általában nem megbecsülték, hanem kihasználták, az autót igénybe vették, szerény, vagy nem megfelelő karbantartás mellett. Nyilvánvaló, ide már leginkább másod (harmad- negyed-) kézből kerültek anno, nem lettek nagypapa dédelgetett autói. Ennek megfelelően a hazai állomány nagy része, körülbelül 70%-a mára nem több mint tákolt, hétköznapi használatra is alig/egyáltalán nem alkalmas romhalmaz. 25 %-ra mondható azok aránya, amelyek még aránylag jó állapotban vannak, 1-2 felújításon már túlestek ugyan, de ezek a felújítások elfogadható minőségűek voltak, és ennek révén még hétköznapi használatra - bizonyos kompromisszumok megkötése mellett - használhatók. Marad legfeljebb 5%, ami nemcsak szép, de jó is, hétköznapi használatuk sem jelent problémát, bár ezeket inkább már csak alkalmakként viszik ki az utcára, nem töltenek be hétköznapi szerepet. Ezek azonban már egyáltalán nem olcsók, összességében tehát igazán jó w123-ast kifogni ma sem lehet párszázezerért (sokszázezerért már igen).

Ha ma akarsz w123-at venni, akkor...

-Hibátlan, OT alkalmas darabot akarsz venni = Mennyi pénzed van?

-Arról álmodozol, hogy veszel egyet és felújítod = Még annál is több pénzed, időd, kitartásod és türelmed is van.

-Fel sem akarsz újítani, de szeretnél egy még napi használatra alkalmas gépsárkányt csillaggal az elején = vagy kell rá költened, vagy lehet, hogy w124-et akarsz; csak még nem tudsz róla...

-Veszel magadnak százezer forintért egy szarkupacot meg vele egy szép álmot = melléfogtál. Meg se vedd / add el, vagy keress egy pszichológust.

Ha nagyon felkészülten akarsz autót venni, olvasd el a gyártástörténetről, ill. az extralistáról szóló cikkeket is.

Karosszériaváltozatok:

-4 ajtós limuzin

-Kupé (itt szeretném kiemelni, hogy Európában csak benzinesként forgalmazták. USA-ba jutott 300CD, 300CD Turbo is, de ennek megfelelően ezek amerikai kivitelűek, porig extrázva)

-Kombi

-4 ajtós, 7 személyes Pullman

-Kabrió: gyárilag nem létezett, Angliában pl a Crayford, de rajta kívül számos más cég foglalkozott a kupék kabrióvá alakításával. Én speciel 2 db-ról tudok Mo.-n: egy piros 280CE és egy fehér 230CE, utóbbi lényegesen igénytelenebb kivitelezésben.

Kis sorozatban készült / egyedi átépítések: mentő (gyártó: Miesen, Binz, egyéb); halottszállító; pickup (egyedi darabok, mint pl Gaspi klubtagunk El Caminója....)

Motorok:

Dízel:

Egy kifogástalan állapotban levő dízel:

A mai forgalomhoz mérten lomha, zajos, mai szemmel mérve sokat fogyaszt. Jó karbantartás mellett 400 000-1 000 000 km-t bír ki, úgy hogy közben olajat, szűrőt kell csak cserélned (meg

azért a porlasztócsúcsokra, vezérműláncra, adagolóbeállításra érdemes odafigyelni), csak szándékos hülyeséggel lehet tönkretenni, piszkosul megbízható. Ha egyszer beindult, szinte biztosan nem maradsz vele úton (lévén, ha már jár, csak gázolajra van szüksége, villanyra nem).

Az ilyen motor ritka. Persze nem lehetetlen.

A többi:

A tűrhetőtől az irdatlanul pocsékig terjedő állapotban (utóbbi: min. 2 motorfelújítás után, túl 1 millió kilométeren, szar minőségű alkatrészekből, szar munkával összerakva.) Gondolj bele: ha csak 10 000 km futott évente az akkor is 260-350 ezer van a motorban. És akkor az még egy megkímélt moci. Lehetséges hibajelenség azért akad itt is bőven, pár lehetséges alternatíva:

-Dől belőle a kartergáz + gyenge a motor, mint a harmat? Jó eséllyel kopott a motor, és a motorfelújítás nem olcsó játék. Ha hidegben nem nagyon hajlandó beindulni akkor pláne. Igaz olyat is meséltek, hogy szelephézag-állítás elmaradása miatt idővel egyszerűen nem zártak a szelepek, de attól még nem lenne kartergáz a motor.

-Feketén füstöl: sok gázolajat kap és/vagy fáradtak a porlasztócsúcsok (pláne ha hallhatóan „csattog” a motor). Ha rossz helyen van a vezérlés/ nyúlt a vezérműlánc, az is okozhat ilyet.

-Fehéren füstöl: kevés gázolajat kap a motor, dugulás vagy adagolóbeállítás kérdése.

-Kékesfehér füst: ha minden körülmények között, akkor kopott a motor. Ha csak gázadásra, akkor szelepszár szimmering. Turbódízelnél ha kopott a turbó, akkor a turbina tengelyénél nemcsak levegőt, hanem olajat is szivornyázhat.

-Motor forog, de be sem indul (ezt főleg mínusz akárhány fokban jó tesztelni): aksi, izzítógyertya nem akarja, kompresszióhiány, gázolajhiány/dugulás/hidegben petróleumkiválás a gázolajból.

-Gyenge a motor? Vezérlés / vezérműlánc nyúlás, porlasztócsúcsok, gázolajmennyiség, kompresszió, adagolóbeállítás, gyárinál lényegesen hosszabb difiáttétel vagy túl nagy gumiméret, stb.

-Fémes kopogó hang a motorból: hajtókarcsapágó, vagy levált a dugattyútető.

-A motor egyenetlenül, remegve jár: 1.) valamelyik hengerbe nem/nem elég gázolaj jut. 2.) valamelyik henger maga sumákol. 2.) Kompresszió/nyomásvesztés, 3.) kopott a vezérműtengely egyik bütyke.

200D: 55-60LE, meg 1400 kiló = vasárnapi kirándulásra alkalmas menetteljesítmények, a mai forgalomban való részvétel...háááát türelmet kíván, bizonyos körülmények között gyengeségét én már–már balesetveszélyesnek tartom. Egy jól beállított 200D országúton 90-nél kábé 7-7,5 litert majszol.

220D: Nyomatékosabb mint a kéccázdé. Csak 79-ig gyártották, ezért (is) a 200-nál lényegesen ritkább.

240D: Na, ezzel már a mai forgalomban is lépést lehet tartani. Persze 65, (1979-től 72) LE-vel meg közel másfél tonnával sokra ne számíts, de ez már halad. Szerintem a legjobb motor a w123 dízelei között. Legtartósabb, legmegbízhatóbb, legjobban harmonizál az autóval.200D-hez képest plusz fél liter gázolaj a fogyasztásban.

300D: 80-88LE. Nem sokkal jobbak a menetteljesítményei, mint egy 240D-nek. Hiába erősebb kb 15 LE-vel de ugyanakkor 55-60 kg-mal nehezebb. Azért 300d gyakorlatilag már alapjárattól jól érzékelhető nyomatéktöbbletet tud, előzéskor ez számít. A fogyasztása 8-8,5 l országúton, városban 10l-t is benyel. Az öthengeres, mivel hosszabb a blokkja, kicsit szűkebben fér el a motortérben, ill jó 300 kilónyi öntöttvas kuksol az autó elejében – orrnehéz az autó, kanyarokban a 240D ügyesebb. Valamivel nehezebben szerelhető a négyhengereseknél (pl. kuplungtárcsa cseréhez a váltót leszedni nehezebb, stb.)

300D Turbo: Jól megy. 123-125LE. Cserébe még jobban fogyaszt. 8,5liter és felette, városban 11-12l simán elfogy. A látszat csal, lényegében minden alkatrésze más, mint a szívó öthengeres. Ráadásul elég ritka. Tehát ha valami döglött rajta, akkor jót keríteni helyette nagy görcs, meg jó kapcsolatok kérdése. Persze a klubban akad ilyen tag is... Fogyasztásban és menetteljesítményekben is a 230E (79 szeptembertől) kifejezetten jó alternatíva lehet, ld lentebb.

Fontos megemlíteni, hogy évjárat függvényében az egyes motortípusok alkatrészei nem feltétlenül csereszabatosak. Az 1979 körüli teljesítménynövelés során a dízeleknél változott többek között: dugattyú, adagoló, porlasztóház, izzítógyertya, stb. Tehát az alkatrészek nem feltétlenül csereszabatosak 200d és 200d között.

Akinek szintszabályzós a hátsó futóműve, annál a hidrónak a pumpája a hengerfejre van szerelve – tehát ha döglött a hengerfej, akkor nem mindegy, milyenet raksz be....

Benzines:

Kezdjük azzal, hogy ezeket jóval kevésbé ismerem, félrevezetni meg nem akarlak. Annyit írok, amennyit tudok róluk.

Nagyobb fogyasztás, így inkább olyanok vásárolták, akik kevesebbet jártak vele. Emiatt (is) nagyobb az esély megkímélt(ebb) példányt kifogni. A dízeleknél csendesebbek, kulturáltabbak, erősebbek - és szomjasabbak. Előszeretettel alakítják át gázüzemre. A karburátor javítása nem egy leányálom egyik benzinesben sem. A hathengeresek általában jobban felszereltek, belépőt jelent(het)nek a korabeli prémiumkategória alsóbb szegmensébe. Különösen érvényes ez a kupéverziókra.

200 (M115): 94LE. Az alapmotor, karburátoros, fogyasztása 10..12 liter.

230 (M115): 115LE. Valamelyest több teljesítmény, fogyasztás 10,5..12,5 liter

200 (M102): 109LE. 1980-tól alapmotor, karburátoros, fogyasztás 9,0-11 liter. A kipufogócsonk néha megrepedhet. A vezérműlánc csak egysoros, nagyon fontos hogy az előírt időközökben cserélve legyen.

230E (M102): 136 LE, 185-ös végsebesség. Talán a legjobb választás a benzinmotorok között (a legelterjedtebb is). Nyomatékos, erős motor, fogyasztása is méretéhez mérten nagyon jó,

9-11,5 között. A kipufogócsonk néha megrepedhet. A vezérműlánc csak egysoros, nagyon fontos hogy az előírt időközökben cserélve legyen. Benyások között talán a legjobb választás: erős, nyomatékos motor, méretéhez és korához mérten nagyon jó fogyasztással, tartós és megbízható.

250: 129-140LE. A motorkódja elég sokatmondó, M123... nem véletlenül. Ehhez a kasztnihoz fejlesztette a Mercedes, nos, ehhez képest nem adtak el sokat belőle. A legfinomabb járású - és sokat fogyaszt. A karburátor beállítása nagyon nehéz, szakértelmet kíván. Fogyasztás 13-16 liter körül. Egyszer beindítottam egy ilyet, ami motorhibás volt. Még úgy is érezni lehetett a motorban, hogy mennyire más karakterű egy benzinessel a 123 mint egy dízellel, hogy a 6 hengerből 4 járt...

280: 156LE. Szintén karburátoros zabálógép, 13-17 liter körüli fogyasztással.

280E: 177-185LE. A csúcsmotor. Alacsony fordulaton viszonylag nyomatékszegény, kihúzatva viszont nagyon megy, 12-15 litert kér cserébe.

Egyedi átépítések következményeként a 8 hengeres motorok ill a w124 dízelei véletlenül bele szoktak pottyanni a motortérbe. Pl. 560CE...? Vagy 300CD Turbo (6 hengeres, a w124 motorjával) 350 CD Turbo (W126/W140 6 hengeres dízele) akad Magyarországon is 1-2 ilyen állatfaj is.

Karosszéria:

Kívülről:

Ennek is a rozsdá a rákfeneje, de az utolsó évjáratok már viszonylag tisztességes alvázvédelemmel voltak ellátva. Mint fent említve volt, Magyarországon sokukat inkább munkaeszközként használták, mint felső középkategóriás családi autót, így sok a leharcolt, utólag összefoltozott darab. A szakmai igénytelenség szélsőséges megnyilvánulásait lehet felfedezni ezen autókon, ahogy a különböző "szakemberek" próbálták életben tartani ezeket az autókat. Talán a kupék esetében ez kevésbé érvényes. A kombiknál, mivel munkásautóként funkcionáltak, annál inkább. A rozsdára való vadászathoz akár néhány "célszerszámot" is vigyünk magunkkal a kiszemelt autó megtekintéséhez: zseblámpa, mágnes, és egy rossz szőnyeg (legyen valami, amire ráfekszünk, amikor az autó alá bújunk a rozsdá után kutatva.). Napfényes időben menjünk, esőben, sötétben a felét sem fogjuk látni annak, amit látni kéne. A mesterséges kivilágítás sem igazi.

1. a 4 sárvédő perem. Sokszor gittből van kirakva. MÁGNES

2. csomagtér jobb és bal szélén levő mélyedések. A műanyag oldalsó takarólemezeket kivenni (nem mindig könnyű), a 30 év alatt - lerakódott sár a sarkokból kikotorni, lemezig. Gyakran már csak egy szitává perforálódott lemezdarabot találunk, ui. a mélyedés alján található vízelvezető dugó vagy eltömődött, vagy a korábbi karosszériázás már eleve nem is hagyott ennek helyet.

3. pótkerék alatt a csomagtér alja

4. küszöbök, főleg az emelési pontoknál, ill. küszöbvégeknél rozsdá. Továbbá, ha korábban küszöböt cseréltek az autón, a küszöbvégeknél és a küszöbök alján található gumidugókat ált. kiszedik és befoltazzák. Következmény: a hűvösebb időben újra és újra kicsapódó pára a küszöb belső felületén segíti a korróziót, hiszen nincs hol szellőzzön (különösen, ha nem lett a belső felület kezelve a csere után) és a küszöbcserétől számított 2-3 év alatt újra lyukas lesz.

5. ajtók alja - hajolj alá és nézd meg. Oka: az ablak vízlehzúzó gumikéderek előregedése miatt a víz, a pára állandóan lefolyik az ajtók aljába, az oda évek alatt lerakódó sár megköti a nedvességet, korrodál. amit esetenként gittel javítanak. Mágnes.

6. mind a 4 taposólemez az ülések előtt. Rendszerint áll benne a víz, ill. a szőnyegek alja csurog a felszívott nedvességtől. Sokszor nem azért, mert közvetlenül a padlólemez lenne lyukas, hanem rejtett helyekről csorog be oda, ezek megtalálása és gyakran kijavítása is elég nehéz

7. hátsó sárvédő peremek elülső sarkai alul. Ha a kis, 3 cm-es díszléc hiányzik (és a felfogatási pontjai sem látszanak) akkor gány a javítás, sokszor gittel kirakva hegesztés helyett. Mágnes...

8. első sárvédők alja, pontosabban a kerekek által hordott sár szórásterülete. Érdemes kiszerezni a műa. takarólemezt. Különösen azoknál az autóknál, amelyeknek még nem a teljes kerékdobot befoglaló takarólemeze van, hanem a régi, amely csak a sárvédő hátsó feléd védte le egy függőleges takarólemezzel. (Ez utóbbit 4 db 8-as csavar tartja, vigyél csőkulcsot...)

9. első sárvédők felső éle végig vizsgálendő - belülről sokszor takarja a sár, és már haldoklik alatta a lemez, nem mindig látható kívülről.

10. hátsó kerekek mögé benézni a kerékdobban, a váznyúlványoknál (esetleg leszerelni a kereket) rohad-e a gyári alvázvédő alatt az alsó élnél?-gyakorta igen.

11. motortérben a gépháztető zsanérok üregeiben megáll a falevél, a sár. Utána - mivel nem tud elfolyni a víz, itt állandóan nedves vagy akár tócsa is kialakul, és ez is korrodál.

12. a szélvédő előtti rácsok vízelvezető csatornáit alatt gyakori a rozsdás (nehezen, drágán javítható!). A lökésálló környékén ha már nagyon rozsdás, a javítása nagyon munkaigényes.

13. Tetőablak beázásra hajlamos. Erről külön könyvet lehetne írni, legyen annyi elég, hogy nem a gumikéder szar. A tetőablak egy erre kialakított „tapsiben” foglal helyet a teljes mechanizmusával együtt. A tepszi a tetőre van felcsavarozva. A tetőablak mentén becsorgó vizet a tepszi 4 sarkán levő vízelvezető csonton keresztül vezetik el. Nos ezek a csontok – főleg az első 2 – vagy eltömődik 30 évnyi dzsuvától, vagy már el is rohad, és a tepsiből a víz szépen az utastérbe csorog. Javítása 2 emberes meló, meg 2 napi munka, a tetőkárpit és a már említett tepszi teljes szétbontása mellett. Tetőablakot elhúzni, a tepsibe 1 kancsó vizet önteni – na, hová folyik...? Le az útra vagy az utastérbe?

14. az első sárvédők és az elöl levő, lökhárító alatti terelőlemez összeeresztése gyakori korróziós pont.

Gyakori hogy a rozsdásodást eltüntetik csak gitteléssel vagy igénytelen karosszériamunkával és gitteléssel. A mágneset tehát érdemes mindegyik említett ponton használni, akkor is ha nem látszik semmi! Vessünk egy pillantást a szélvédő gumi kéderjeire: ha mélyen repedt, hamarosan cseréje szorulhat, beázhat. Az ajtók gumikéderjeire is érdemes egy pillantást vetni, gyakran lóg alul, vagy előregedett, nem tömít már rendesen. Jótanács, ha majd lakatolni kell az autót: az utángyártott karosszériaelemeken levő fekete festék nem alapozó, hanem egyszerű, ócska fekete festék. Erre fényezni alapvető hiba, mert semmilyen rozsdálló képessége nincs. Érdemes lecsiszolni ezt a fekete festéket kívül-belül, fémtisztára, majd fényezést alapozással

innen kezdeni.

Kombiknál a csomagter ajtó alja, valamint a D oszlop töve rozsdásodni hajlamos. A kombik hátsó lámpája, ha törött, akkor az min. 25-30 ezer forintodba, meg utánajárásba kerül.

Kupék:

A hátsó lökhárítóból (más, mint a limuzinoké!!! Kivéve a 280E, annak is ugyanilyen, az oldalfalra rávezetett, full króm lökösei vannak) a rozsdamentes példány a fehér hollónál is ritkább, ezért baromi drága. Konstruktív hiba okán ilyen, a karosszéria felfogatásoknál megáll a lökösen sár és szétrohasztja a vasat. Ha van ilyened, kérlek vedd le, a belső felén teljes tisztítás, rozsdamentesítés után gondoskodj a tartós korrózióvédelemről, amíg megteheted. Ha olyat készülsz megvenni, amin ez már le lett cserélve a sima limó lökőseire vagy rozsdás, akár több éves keresésre készülsz, ha eredetit akarsz. Vagy bemégy a Kárpát utcába és fizetsz.

Keresett cuccok:

-krómozott rács a szélvédő előtt, krómbetétetes díszléc a hátsó lámpa alatt, jó állapotú, nem görbe díszlécek, jó állapotú hűtőrács, jobbos visszapillantó tükör, rozsdamentes rendszámháttér keret. Keresettek a jó állapotú gyári kockalámpák is (280E, kupék, ill. 83-as modellfrissítéssel az összes).

Az autó többi műszaki elemeiről:

Kormánymű: a golyópályás kormánymű sajátossága hogy nagy a holtjátéka. Van utánállítási lehetőség, ez valamennyit javít a helyzeten. De ennek kapcsán figyeljünk, nem e a kopott gömbfejek (is) okozzák a holtjátékot.

Váltó:

a 4 sebességes vasházaz kézi örökéletű. A gyár ha jól tudom nem is adott meg csereintervallumot a váltóolajra, de ők azért nem gondolták volna anno, hogy káeurópában 1 000 000 km feletti futással még mindig menni fognak. Szóval azért érdemes ezt is cserélni, de azért járj utána, hogy mit kell beleönteni.

Van 4 sebességes aluházaz is, ez talán (?) valamivel rövidebb életű, de finomabb a kapcsolási érzet. Azért ne aggódj, ez is elég sokáig bírja a használatot.

Az 5 sebességes egy nehezebb eset. 10-ből 9-ben morog a (nyelestengely?)-csapágy, de asszem az 5. sebessége is hajlamos a fáradásra. A gyári olajcsereperiódusa 60 ezrenként van. Ha ilyet akarsz, ezzel számolnod kell, ill csak kardánnal, kulisszával, satöbbivel együtt vedd meg. Ja és nem mindegy, hogy melyik oldalon van az önindító, attól függ milyen motor volt benne. Nehogy lelkesen bevásárolj egy 230E-be való 5-ös váltót a 240D-hez. Igaz, cserébe viszont csendesebb, gyorsabb, kevesebbet fogyaszt vele az autó. Ennek okán tehát keresett cucc.

A 4-es automata jó, de figyeljünk, hogy hibátlanul működik e, bújjunk alá, mennyire olajos, szivárog e - sokat nyom a latban, ha rendszeresen cserélték a váltóolajat.

Differenciálmű: szivároghat az olaj - ált. szokott egy picit, de ha úszik az olajban, az már nem nyerő. Nem szabad zúgnia. 6 különböző áttétel létezett 3,92-től 3,07-ig. Figyeljünk a féltengelyekre, ha szakadt a gumiharang, a behordott sár gyorsan tönkreteszi a féltengelyt.

Kp. zár: az egyes ajtók vákuumos működtetésűek, ennyi idős korban könnyen ereszthetik a levegőt. Előfordul hogy inkább lekötik, semmint megjavítanak.

Futómű: előfordulhat hébe-hóba rugótörés, ill a hátsó lengőkarok szeretnek elrohadni pl. a rugótányérnál. A szintszabályzós autók hidrós rendszere alkalmasint némi karbantartás megérdemel, ill. adódhatnak vele kisebb-nagyobb műszaki problémák. Ezek azonban javíthatók.

Felnik: alapesetben 14"-es acél- vagy alufelnivel volt kapható. 15" acél volt a pullman és mentős/halottas kivitelén is, ennek megfelelően 15"-ös dísztárcsával. Ez utóbbi ritka kincs. A 15" gyári alufelni eredetileg a w126-hoz járt de keresett extra a w123-ra. És persze általános közutálattal tud kiváltani a klubban egy AMG Penta, vagy BBS RS alufelni is.

Kuplung: ha fent fog, akkor nemsokára kuplungtárcsa csere.

Beltér:

Húúúúúúúúúú, ez nagyon finom rész!

Kárpitanyagok: Legalább 10 különböző szín, 6-7 fajta kárpitanyag kombinációja. Ezen belül vannak elterjedtebb és ritkább verziók. Ha Neked fontos az egységes, adott korú autóhoz passzoló beltér akkor a megvásárolni kívánt vas belterének állapotától és fajtájától függően örülj, hogy minden OK, vagy akár hónapokig, sőt, évekig tarthat mire megtalálod, amit keresel.

Legelterjedtebbek: Kék, vajszerű (creme), drapp (dattel), zöld, fekete „sima” szövetkárpitok., de ezekből is az autó gyártási idejének függvényében 3-3 fajta létezett. (= pl a zöld szín az a 3 gyártási szériában 3 egymástól eltérő szín és „sima” szövetfelhasználást jelent. A velúr, bőr, műbőr kárpitokat külön kell kezelni ezek jóval ritkábbak mint a sima szövet...)

Legritkább: a piros beltér (siena, és hennarot) bármely anyagfelhasználás mellett. A henna velúr és a zöld velúr is önmagában is kimeríti az örületesen ritka fogalmát, ehhez a pótlás még nemzetközi szinten sem egyszerű feladat. Ritka még emellett bármely színű velúr, és bármely valódi bőr (NEM A MŰBŐR MB-TEX, olyan is létezik, de az más!!).

A w123-ak nagy többsége nem nagyon rendelkezik gyárilag különleges extrákkal. A gyári extralista amúgy szinte végtelen lehet. Találsz erről cikket a mi oldalunkon is. Valójában ennél is jóval több van, de azok már a perverzül ritkák (pl.: gyári beépített autótelefon. Ennek a feláráért anno egy VW Passatot lehetett kapni....)

Népszerű, ill. utólagos beépítésre kedvelt extrák: Könyöklő, fabetét, zöld hővédős üvegek, tempomat, hátsó fejtámla, elektromos ablakok kábelköteggel, klíma (itt létezett többféle konstrukció is eltérő kompresszorokkal és eltérő szabályozással)....stb, stb.

Mi lehet döglött a beltérben?

Vezetőülés: törött rugók, szakadt kárpit. Ülésváz csere, és egy jó állapotú bontott anyósülés a megoldás. Csak épp találnod kell egy belevaló színűt, ami ma már nem is olyan egyszerű feladat még a leggyakoribb színeknél sem.

Repedt műszerfal: Kék színben repedésmentes műszerfalat találni nem egyszerű feladat, akinek megvan, és hajlandó is odaadni Neked, akkor az drágán fogja adni. A műszerfalcsere amúgy is nagy meló.

Tükörfényes, szétmállott kormány, és váltógomb. Hát persze, már hússzor megjárta a Föld-Hold távolságot. Azért ezek helyett lehet elfogadhatót találni.

Szőnyegek: a szövetrészt fentebb már szóba hoztam. Az alatta levő szivacs is elmállik, pláne ha sok vizet (koszt...motorolajat...fékolajat) szívott. Jó szivacsot találni hosszabb utánajárással, de azért lehet.

Ajtókárpitok: a gusztustalanul belefabrikált, hifinek nevezett audio cucc következtében oltári lyuk tátong a vezetőajtón? Így jártál, pótlásáról az esélyeket ld. fentebb a szövegeknél... Kalaptartó ugyanígy.

Kupék: a fabetétek általában nem éppen újszerűek 30 év után és/vagy nincs meg mindegyik. Pótlása: vagy megrendeled a netről az újat, vagy megcsináltatod a régit, de ez utóbbival vigyázni kell, kivel csináltatod. Ha az utólagos lakkozás a lyuk szélén nem éles lesz, hanem legömbölyödik egy picit az nem olyan szép. A netről rendelt cucc tudtommal kb 80 ezer Ft plusz posta.

Kombik: a csomagter kárpitot a munkásautókban kinyírták a sok cementtel, meg egyebekkel. Pótlása szép kihívás – vagy magad megcsinálod bontott szőnyegekből, már amit lehet...

Összefoglaló:

Ha odamész az eladásra kívánt autóhoz és ezt mind végignézed amit itt írtam, az eladó addigra tiszta hülyének néz, és eláll attól, hogy odaadja Neked („...hülye vagy öcsém? Mégis, mit vártál egy 30 éves autótól?...”). Na jó, ez erős túlzás, de ha nem akarsz a vásárlás után meglepetéssel találkozni, légy alapos. A jobb állapotú autó a jobb vétel itt is, az utólagos javítások költsége - ha tartós, szakmailag igényes kivitelezést végzünk - meg fogja haladni azt az összeget, amelyet a kész autó a végén ér. Alkatrész ellátottság szempontjából a w123 a mai napig jó, akár bontott, utángyártott, vagy akár gyári alkatrészeiről legyen szó. Igaz, a bontókból lassan kezdenek kihalni ezek az autók, de alkatrészdonorok alkalmas, lefutott példányból máig bőven akad néhány tízezer forintért. Ja és hát a klubban döglött oroszlan és használt koporsó kivételével szinte minden van egyik-másik tagnál. Kivéve, ami nincs... Nehézség inkább a kupéverzió esetében, illetve ritkábbnak számító extrák meghibásodása (klíma, el. ablakok) merülhet fel. Egyre kevésbé alkalmas napi használatra, és egyre kevesebb is a napi használatú. Viszont egyre több a veterán/hobbi státuszú gép. 35 éves a konstrukció! Mivel sok készült belőle, ezért még eltart pár évig, mire igazi veterán lesz belőle (nem attól lesz egy autó igazán veterán, mert betölti a 30-at.), de a veterántalálkozókon már egyre gyakoribbak. A w115 után várhatóan ez lesz a következő olyan MB, ahol a dízelek is (szinte) egyenértékű veteránok lesznek, mint a benzinesek – bár azért a hathengeresek ereje, menetkomfortja, felszereltsége minden bizonnyal valamivel értékesebbé teszi őket a jövőben. A kombi ill kupéverziók szintén drágábbak, mint a 4 ajtós változat.

(Frissítés: 2014.09.28.:

Nos, a fent leírtak némileg megváltoztak a cikk 2009-es írása óta. Akkortájt ha beírtam a hasznaltauto.hu-n hogy 1985-nél régebbi merciket (nem csak 123-at!) dobja ki a találati listára, akkor kb 320-350 db-os lista jött le. Ma ez 176 db, azaz kb. fele annyi. Logikus, hogy a hazai

állomány is feleakkora lett, kábé kéthetente látok közúton jönni-menni 1-1 fáradtabb darabot. A 123-ok elfogytak a hétköznapi használatban, ami maradt és még megy, az sem sokáig. Bontókban sem nagyon találni alkatrészdonornak való példányt. Azért a neten még páran hirdetnek korábbról megmaradt elfekvő (sajnos jobbára kommersz) alkatrészeket.

Ezzel párhuzamosan az utóbbi 1-2 évben egyre több szép állapotú autó tűnik fel, ráadásul a rájuk aggatott árcédulán is egyre vaskosabb összegek tűnnek fel. Vagy mint megkímélt darab, vagy mint szétszedés után eléggé alaposan felújított autó. Átlagos árszintet a nagyon nagy szóródás miatt nem szívesen írok, 70 ezertől akár 4 millióig terjed a skála. A mai napig az a szlogen érvényes hogy a jobb állapotú autó megvétele a jobb vétel, a restaurálás költsége ált. meghaladja majd a piaci értéket. Ez köszönhető annak, hogy

a) a köztudatban még mindig él az a felfogás hogy ez nem *eléggé öreg*. Nem néz ki eléggé veteránnak az én szememben sem, majd talán 10 év múlva... Egyenlőre nekem is csak egy szép öreg Mercis. Nosztalgiázni viszont már simán lehet vele, egy-egy szép állapotú autóval biztosíthatlak hogy meg fognak állítani útközben.

b) a köztudatban még mindig él az a felfogás hogy *ebből sok van*. Hétköznapi autóhoz képest nyilván nem, de veteránként sajnos igaz. Kezdő veteránosnak/mercisnek ez még jó is lehet, hiszen kevesebb alkatrész beszerzése jelent kihívást, mint egy valóban ritka autó esetében. Azért itt is akadnak problémás területek, főként beltér + extrafelszerelések + kupé/kombi elemek esetében. Ez utóbbiak pótlása egyre gyakrabban igényel kitekintést határainkon túlra. Emiatt aki kezdő, lehet hogy jobban jár egy kevés extrás 4 ajtós verzióval.

c) a köztudatban még mindig él az a felfogás hogy ez *nem eléggé értékes*. **A megszerzett, pampucolt roncsok/restaurálási alapok ára lenyomja azoknak az autóknak az árát, amelyeknél nemcsak a látszat, hanem a tartalom is rendben. Pedig a kettő között mind anyagi ráfordításban, mind élvezeti értékben hatalmas különbség lehet**

Egy olyan vásárló, aki épp készül megvenni élete első 123-asát, az nem fogja egykönnyen felmérni a valós különbséget. Megveszi az olcsóbb, látszólag még mindig viszonylag szép, de lényegesen rosszabb állapotú autót azzal a felkiáltással, hogy „majd kipofozom”. Miután megvette, elkezdte használni. Egy idő után rájött, hogy itt is rügyezik a kaszni meg ott is, nem húz olyan jól a motor. A kék belseje színre stimmel, de 3 különböző évjáratból van, szóval kéne egy korhű, egységes verzió. Egy kis lakatolás, egy kis festés. Rossz esetben az állólámpásból beépített 240D motor csak gyűrűzve volt, rajta egy kis izzítógyertyás kései 200D hengerfejjel, török utángyártott 200D porlasztócsúcsokkal. Mire ezt így kimondtuk, máris ráborult az autóra sokszázezer forint és akkor a további kisebb hibák az autóban ki sincsenek javítva. Tuti hogy

anyagilag veszteséges lesz a dolog.

Minden egyes olyan alkatrész, amit nem kapsz meg a boltban, annak az utánajárása jelentős időt + pénzt (utazás + alkatrész) jelenthet. Jellemzően ez a kopó-forgó alkatrészeken és a 4 ajtós karosszériaelemein kívül minden másra érvényes. Hiszen ezeket akár egyesével, külön-külön tudod majd az ország (...világ) külön sarkaiból beszerezni. Ha már utángyártott alkatrészekről szó esett: a minőségi szórás ezekből nagyon-nagyon nagy. Javaslom csere esetén kideríteni, hogy az adott alkatrésznek ki volt a gyári beszállítója, és attól a cégtől rendelni. Így az anyagminőség jó eséllyel megfelel a tartós használathoz (függetlenül attól, hogy a felújítás után mennyit méggy vele!).)