

Kaufberatung zur Baureihe 124

Inhalt

Allgemeines

Benzinmotoren

Dieselmotoren

Karosserie

Fahrwerk

4 - Matic

Sportline

Getriebe

Innenraum



Sonderausstattungen

Wartung und Unterhalt

Der Kauf

Fazit

In Anbetracht der Tatsache, dass der Mercedes W 124 demnächst fast 20 Jahre alt wird und somit auf der Schwelle vom schnöden Gebrauchtwagen zum Youngtimer steht, gilt es auf allgemeine Schwachpunkte der Modellreihe hinzuweisen. Gerade im Hinblick auf das Alter der Fahrzeuge (die jüngsten Modelle sind mittlerweile fast 9 Jahre alt, abgesehen vom Cabrio welches bis 1997 gebaut wurde) und die leider nicht immer sorgfältige Pflege und Behandlung ihrer Besitzer wird es zusehends schwerer gute Modelle zu finden. Leider befinden sich auch heute schon relativ viele verbrauchte bzw. heruntergerittene Fahrzeuge auf dem Markt, wodurch man bei der Suche ausreichend Zeit einplanen sollte. Diese Kaufberatung soll Sie zum einen ein wenig über die Geschichte der Baureihe, deren Vielfalt und natürlich die Schwachstellen sowie die Technik der einzelnen Modelle informieren als auch Sie vor dem möglichen Kauf einer Grotte bewahren.

1. Allgemeines

Die Modellreihe 124 wurde zwischen 1985 und 1997 in 4 verschiedenen Grundformen angeboten. Als Limousine, T-Modell, Coupe und Cabrio. Des Weiteren gab es die seltenen Langmodelle mit 7 Sitzplätzen oder diversen Aufbauten, wie z.B. Krankenwagen und Bestattungswagen.





Während dieser Zeit wurden insgesamt 2 Modellpflegen (im weiteren Text mit MOPF abgekürzt) durchgeführt.

- Die 1. Serie wurde bis Herbst 1989 gebaut und zeichnete sich hauptsächlich durch die schmalen seitlichen. Plastikverkleidungen aus.



- Die 2. Serie (MOPF 1) wurde von Herbst 1989 bis Sommer 1993 gebaut. Die Veränderungen bestanden im wesentlichen aus den breiteren seitlichen Kunststoffverkleidungen („Sacco Bretter“), den neuen Sitzen samt Türverkleidungen sowie einer Häufung der Holzverkleidungen im Innenraum.





· Die 3. Serie (MOPF 2), welche von Herbst 1993 bis zum Ende der Baureihe Einzug hielt, zeichnete sich durch völlig neue Benzinmotoren und teilweise neue Dieselmotoren sowie Änderungen an Front und Heck des Wagens aus. Die Benzinmotoren wurden bereits ab September 1992 eingeführt, wodurch einige Zwitter mit MOPF 1 Karosserie und MOPF 2 Motoren entstanden sind. Gleichzeitig wurde die Serienausstattung behutsam erweitert. Ab Juni 1993 änderte sich auch die Bezeichnung. So wurde z. B. aus dem 200E der E200.



2. Die Motoren



a) Benzinmotoren

aa) Vor September 1992

Die 4-Zylindermotoren entstammten der intern als M102 bezeichneten Baureihe. Diese Motoren verfügten bis September 1988 leider nur über eine einfache Steuerkette, welche sich nicht gerade durch sehr hohe Laufleistungen im Vergleich zur doppelten Steuerkette auszeichnet. Ein vorsorglicher Austausch dieser einfachen Kette ist alle 200 – 250tkm zu empfehlen, da bei einem möglichen Riss der Motor zerstört werden kann. Es gibt aber auch M102, die mit einer Steuerkette deutlich mehr Kilometer abgespult haben. Die Duplexkette ist nur bei außergewöhnlichen Geräuschen oder exorbitanten Laufleistungen zu tauschen. Als Richtwert bezüglich des Benzinverbrauchs kann man bei normaler Fahrweise auf 9 – 10 Liter kommen. Mehr als 13 sollten allerdings kaum schaffbar sein.

•200

Dieser Vergasermotor leistete 105 PS bei 5500 U/min und ein maximales Drehmoment von 157 NM bei 3000 U/min und wurde später mit Beginn der 2. Serie vom 200E abgelöst. Unter Umständen könnte sich hier das Fehlen kompetenter Mechaniker bezüglich der Vergaserwartung und Einstellung negativ bemerkbar machen, da diese Technik eigentlich schon seit vielen Jahren nicht mehr verbaut wird und im Defektfall Probleme bereiten könnte.

•200E

Der Einspritzmotor aus dem W201 (190) mit 118 PS bei 5100 U/min und einem maximalen Drehmoment von 172 NM bei 3500 U/min wurde gegen 1988 parallel zum Vergasermotor als Basismotorisierung eingeführt. Dieser Motor erwies sich als weitestgehend problemlos. Zum einfachen Fortkommen reichten die Leistungen beider Motoren aus, zu mehr allerdings nicht.

•230E

Dieser Motor mit seinen 132 PS bei 5100U/min und einem maximalen Drehmoment von 198 Nm bei 3500 U/min ist im Allgemeinen für seine Laufruhe bekannt. Es ist innerhalb dieser Baureihe der 4 Zylinder mit dem meisten Antriebskomfort, da er schon bei geringer Drehzahl recht viel Drehmoment zur Verfügung stellt und sehr geräuscharm arbeitet. Problematisch an diesem Motor waren bei den Baujahren 1987 und 1988 die Nockenwellen, die sich aufgrund zu weichen Materials abnutzten und ausgetauscht werden mussten sowie teilweise auftretende Probleme durch einen unrunder Leerlauf..

Die 6-Zylindermotoren des 260E und 300E entstammten der M103 Motorenfamilie. Bezüglich der Steuerkette gilt das zum M102 gesagte. Der 300E 24V war der erste 6 Zylinder mit 4 Ventil Technik, den Mercedes im Serienbau einsetzte. Generell kann man sagen, dass der Verbrauch der Sixpacks bei gleichen Einsatzbedingungen im Schnitt um 2 Liter höher liegt als bei den M102 4 Zylindern. Die

Spreizung wird natürlich bei zügiger Gangart deutlich größer.

•260E

Dieser Motor zeichnet sich durch seinen turbinenartigen Lauf aus und gilt daher als der vibrationsärmste und leiseste 6 Zylinder im W124. Mit seinen 160 PS bei 5800 U/min und dem maximalen Drehmoment von 216 Nm bei 4600 U/min ist er eher ein Komfort- als ein Rennmotor. Wer hier Leistung haben möchte, darf keine Scheu vor hohen Drehzahlen haben. Aus diesem Grund ist der 260E auch mit einer kurzen Achsübersetzung ausgerüstet. Die oben angesprochene Nockenwellenproblematik trifft auch hier zu.

•300E

Dieser 180 PS bei 5700 U/min und 255 Nm bei 4400 U/Min leistende 6 Zylinder zeigt noch einmal deutlich bessere Fahrleistungen gegenüber dem 260E trotz nur geringeren Mehrverbrauch. Der Motorlauf ist nicht ganz so turbinenartig, wie der des 260E aber immer noch als harmonisch zu bezeichnen.

•300E 24V



Mit diesem Stück Untertürkheimer Maschinenbaus wagte sich Mercedes auch in der Mittelklasse an das Thema der Vierventiltechnik heran. Dieser Motor ist schon von seinen reinen Leistungsdaten (220PS bei 6400 U/min und einem maximalen Drehmoment von 265 Nm bei 4600 U/min) eher als Renn- denn als Komfortmotor zu betrachten. Im unteren Drehzahlbereich erscheint die Leistungsabgabe nicht sehr hoch. Dafür wird aber derjenige umso mehr belohnt, der hohe Drehzahlen nicht scheut. Der Drehzahlbegrenzer setzt erst bei 7000 U/min ein. Der Schub ist dann deutlich stärker als beim 300E. Auch vom Verbrennungsgeräusch ist dieser M104 etwas sportlicher. Teilweise wird bei diesem Motor über eine defekte Zylinderkopfdichtung berichtet. Die Steuerkettenproblematik entfällt hier, da bereits eine Duplexkette verbaut wurde. Der Verbrauch liegt im normalen Fahrbetrieb etwas über dem des 300E.

bb) Nach September 1992

Die neuen 4- Zylindermotoren der Generation M111 waren allesamt mit der neuen 4-Ventiltechnik, einer Duplexsteuerkette sowie einer vollelektronischer Motorsteuerung versehen. Die neuen Motoren

sind sparsamer als die alten (ca. 1 – 1,5 l), dafür aber nicht ganz so laufruhig wie die M102.

• 200E

Diese 136 PS bei 5500 U/min und 190 Nm bei 4000 U/min leistende Antriebsquelle diente ab 09/1992 als Basismotorisierung und erfüllte diese Ansprüche auch souverän. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,5 l bei normaler Fahrweise. Besondere Auffälligkeiten sind nicht festzustellen.

•220E



Als auffälligstes Merkmal ggü. dem 200E verfügte dieser 150 PS bei 5500 U/min und 210 Nm bei 4000 U/min leistende Motor über eine verstellbare Eingangsnockenwelle, welche für ein fülligeres Drehmoment im unteren Drehzahlbereich sorgt. Der Verbrauch liegt nur marginal über dem des 200E, dafür sind die Fahrleistungen besser als es die 14 PS Unterschied signalisieren. Lediglich das Verbrennungsgeräusch und die Laufruhe können nicht ganz mit dem 200E mithalten. Teilweise sind Schäden an der Zylinderkopfdichtung bekannt. Dieser Motor ist in Bezug auf das Preis/Leistungsverhältnis wohl der günstigste der 124 Baureihe.

Die neuen 6- Zylinder, ebenfalls mit Vierventiltechnik ausgestatteten Motoren der Baureihe M 104 neigen relativ häufig zu Problemen mit der Zylinderkopfdichtung. Die Kopfdichtung eines M104 wird im Regelfall nicht in der üblichen, spektakulären und gefährlichen Weise (Wasserverbrauch, Wasserschlag und weißer Auspuffqualm) anderer Hersteller defekt, sondern wird nur an einem Ölkanal undicht und verliert etwas Öl nach außen. Sie verfügen ebenfalls über Vierventiltechnik, Duplexketten, verstellbare Nockenwellen sowie die vollelektronische Motorsteuerung. Teilweise treten hier Probleme mit Verhärtungen und Rissen der Isolierung des Motorkabelbaums auf, wodurch die Leistungsabgabe bzw. der Motorlauf negativ beeinträchtigt wird. Ein Tausch des komplette Kabelbaum ist hier im Fall des Falles angebracht.

•280E



Mit seinen 193 PS bei 5500 U/min und 270 Nm bei 3750 U/min stellt der 280'er den komfortabelsten Sechszylinder der neuen Generation dar. Er ist leiser als der 320'er aber auch nicht ganz so leistungsfähig. Die Verbrauchsdifferenz zu den M111 ist mit ca. 2 Liter zu beziffern.

•320E



Zwar ist er mit seinen 220 PS bei 5500 U/min und 310 Nm bei 3750 U/min nominell nicht wirklich viel stärker als der alte Vierventiler (300E 24V) aber durch den harmonischeren Leistungs- und Drehmomentverlauf erscheint er subjektiv als der stärkere Motor. Gerade im unteren Drehzahlbereich, so ab 2000 U/min ist schon ein deutlicher Schub zu verspüren. Der Verbrauch ist gegenüber dem 280'er marginal höher. Dieser Motor ist für Leute mit höheren Leistungsansprüchen sehr zu empfehlen.

Ab September 1992 (abgesehen vom 500E) waren erstmals auch 8-Zylindermotoren in der Mercedes Mittelklasse lieferbar. Von den technischen Besonderheiten gilt im wesentlichen das zu den neuen Sechszylindern gesagte. Diese Motoren der M119 Familie gelten als sehr robust. Gelegentlich gibt es Probleme mit Motorsteuergeräten, den Steuerketten und ab und an ist Ölverlust an den

Steuergehäusedeckeln festzustellen. Jedoch ist beim Kauf dieser exklusiven Modelle erhöhte Vorsicht geboten. Diese Wagen werden häufig von vielen (sehr jungen) Fahrern bewegt die damit nur heizen. Auf die Zahl und Art (Alter ...) der Vorbesitzer ist daher aus gegebenem Anlass zu achten.

•400E



Der kleinere V8 verfügt über 279 PS bei 5700 U/min und 400 Nm bei 3900 U/min. Ab Juni 1993 änderte sich die Bezeichnung auf E420. Außerdem erhielt der Wagen leistungsfähigere Bremsen sowie größere Räder (16x7 statt 15x7 Zoll) Auch wenn der 400 E bis ca. 130 nicht wirklich besser geht als der 320'er, so hat er doch aufgrund der Leistungsentfaltung und der bezaubernden Geräuschkulisse einen ganz eigenen Reiz. Weiterhin ist dieser V8 der einzige im W124, der ohne Karosserieveränderungen a la 500 E lieferbar war. V8 ist eben V8 und Hubraum ist durch nichts zu ersetzen als durch noch mehr Hubraum. Der Verbrauch bewegt sich aufgrund der längsten Hinterachse (1:2,65), die im W124 verbaut wurde so zwischen 12 und 20 Liter. Hier ist die Fahrweise maßgebender als bei den kleineren Motoren.

•500E



Dieser Motor nimmt eine Sonderstellung in der Modellreihe 124 ein. Bereits 1991 wurde der in Zusammenarbeit mit Porsche und in der Stückzahl begrenzte ÜberBenz vorgestellt. (Bild) Der 5Liter V8 leistet 326 PS bei 5700 U/min bzw. ab 10/1992 320 PS bei 4600 U/min sowie ein maximales Drehmoment von 480 Nm bzw. 470 NM ab 10/1992 bei 3900 U/min. Durch eine kurze Übersetzung der serienmäßigen 4 Gang Automatik, welche den Motor rechnerisch bei 260 km/h in den Begrenzer treiben würde, liegt der Verbrauch noch einmal mind. 1 Liter höher als beim 400E. Im Laufe des Jahres 1992 wurden tiefgreifende Modifikationen an der Bremsanlage vorgenommen. Es wurde hier die Bremsanlage aus dem R129 600 SL verbaut, um eine höhere Standfestigkeit zu erreichen.

•E 60 AMG und E36 AMG

Mit Beginn der MOPF 2 wurden auch einige AMG Fahrzeuge in die offizielle Preisliste von Mercedes aufgenommen. Zum Einen ist hier der E 60 als getunte Version des 500E mit seinen 381 PS bei 5600 U/min und einem maximalen Drehmoment von 580 Nm bei 3750 U/min zu nennen.



Diese Version war nur als Limousine lieferbar. Wohin gegen zum Anderen die E 36 AMG Modelle mit ihren 272 PS bei 5750 U/min und 385 Nm bei 3750 U/min starken 6 Zylindermotoren als Coupe, Cabrio und T-Modell zu haben waren.



Aufgrund der geringen Stückzahlen sind hier keine grundlegenden Schwächen oder Stärken – abgesehen vom enormen Schub aller AMG Fahrzeuge - bekannt. Man sollte beim Kauf eines dieser Fahrzeuge bedenken, dass ein AMG Ersatzteil um ein vielfaches teurer ist als ein vergleichbares beim Händler mit dem Stern.

b) Dieselmotoren

Zu allererst sollte in Zeiten des heutigen Dieselbooms gesagt werden, dass die damaligen Dieselmotoren – und damit sind alle der W124 Baureihe gemeint – weder so leistungsstark noch so verbrauchsarm sind wie heutige Dieselmotoren a la CDI, TDI und Co. Dafür verbreiten die alten Diesel allein schon durch ihr Arbeitsgeräusch ein wohliges und sicheres Gefühl der Geborgenheit. Klingt blöd, ist aber so. Zumindest empfinde ich das so! Die W124 Diesel sind bis auf wenige

Ausnahmen ziemlich behäbig und verbrauchen eigentlich relativ zu ihrer Leistungsabgabe zu viel Kraftstoff. Problematisch bei diesen Motoren könnte eine undichte Zylinderkopfdichtung in Höhe des ersten Zylinders werden. Solange, wie sich der Ölverlust in Grenzen hält, besteht aber nicht unbedingt ein Handlungsbedarf. Alle W124 Dieselmotoren sind hervorragend für den Betrieb mit PÖL (Pflanzenöl) geeignet. Lediglich die 4V E250 Diesel und E300 Diesel haben Spritleitungsverbinder, die für Undichtigkeiten im Kraftstoffsystem verantwortlich sein könnten. Für den Betrieb mit PÖL können jedoch einige Optimierungsmaßnahmen getroffen werden. Da wären z. B. Tausch der Einspritzdüsen alle 100tkm, Vorverlegung des Förderbeginns, sowie den häufigeren Austausch der Dieselfilter. Bei einigen frühen Modellen sollte man eine Kraftstoffvorwärmung nachrüsten, damit man auch bei kühlerem Wetter ohne Problemen pölen kann.

aa) Vor Juni 1993

Die geringfügige Leistungserhöhung im September 1989 bei allen Motoren hing mit der Umstellung auf Schrägeinspritzung zusammen. Dies hatte etwas bessere Abgaswerte zufolge, eine Leistungssteigerung merkte man beim Fahren allerdings nicht. Die Dieselmotoren waren durchweg 2-Ventiler und verfügten über eine duplex Steuerkette und haben den Ruf für die Ewigkeit gebaut zu sein. Zweifel daran schürten lediglich einige Turbodiesel, was wahrscheinlich eher an deren unsachgemäßer Behandlung als an Konstruktionsfehlern gelegen hat. Turbomotoren muss man nach zügigen Einsätzen nämlich noch nachlaufen lassen bzw. die letzten Kilometer vor dem Abstellen ruhig angehen lassen. Auch neigten die Turbodiesel zu Schäden an der Zylinderkopfdichtung. Also bitte auch hier genau hinschauen. Es ist also sehr entscheidend wie der/die Vorbesitzer damit umgegangen sind. Allein aufgrund der Tatsache, dass nicht jeder pfleglich mit seinem Wagen umgeht gilt es hier bei der Besichtigung besonders aufmerksam zu sein und eventuell ein wenig mehr Geld für Reparaturen einzuplanen als bei einem Saugdiesel.

•200D

Der 4-zylindrige 200D stellt mit 72 bzw. ab 09/1989 mit 75 PS bei 4600 U/min und einem maximalen Drehmoment von 121 Nm bei 2800 U/min den Einstieg in die Dieselwelt des Mercedes W 124 dar. Dies ist die haltbarste Antriebsquelle im Mercedes. Nicht umsonst waren damals fast alle Mercedes Taxen 200D. Verbräuche ab 6 Liter sind möglich, 7 Liter aber realistischer. Aufgrund der geringen Leistung eignet sich der Motor ideal für Phlegmatiker und solche, die sich an nichtvorhandener Dynamik nicht stören.

•250D

Dieser Fünfzylinder mit seinen 90 bzw. 94 PS bei 4600 U/min und 155Nm bei 2600 U/min stellt schon einen komfortableren Antrieb dar. Rennen gewinnt man damit zwar auch nicht, aber man ist an Autobahnsteigungen zumindest mal kein Verkehrshindernis mehr. Der Verbrauch liegt etwas höher als beim 200D. In punkto Haltbarkeit gilt das zum 200D gesagte.

•250D Turbo

Auch vom 250D gab es eine Turbovariante. Hier wurde nicht nur wie landläufig verbreitet, ein Turbo drangesetzt, sondern es wurden viele Einzelteile des Motors verstärkt um den höheren Anforderungen gerecht zu werden. Mit seinen 126 PS bei 4600 U/min und einem maximalen Drehmoment von 227 Nm bei 2400 U/min war er zu der Zeit der zweitstärkste PKW Diesel aus dem Hause Mercedes. Zur Haltbarkeit gilt das zu den Turbomotoren allgemein gesagte. Problematisch könnte die Zylinderkopfdichtung sein. Der Verbrauch bewegt sich zwischen 7 und 9 Litern bei normaler Fahrweise.

•300D

Dieser Sechszylinder mit 109 bzw. ohne Kat 113 PS ist aufgrund eines großen Hubraumes und des günstigen Drehmomentverlaufs ideal zum Ziehen von schweren Anhängern geeignet. Der Verbrauch des 300D liegt noch einmal ein wenig höher als der des 250D: Die Maschine ist ebenfalls sehr robust.

•300D Turbo

Der Luxusdiesel im W 124 Programm. Mit seinen 143 bzw. 147 PS bei 4600 U/min und 265 Nm bei 2400 U/min sorgte er für bis dahin ungeahnte Dynamik in Mercedes Dieselfahrzeugen. Der Sechszylinder mit seinem unvergleichlichen Sound lief 200km/h. Leider war der Verbrauch – eine Tugend der sonstigen Diesel - nicht mehr die Stärke dieses Turbomotors. Verbräuche ab 10 Liter aufwärts scheinen eher die Regel als die Ausnahme. Zur Haltbarkeit gilt das allgemein und das für Turbomotoren im speziellen gesagte.

bb) Nach Juni 1993

Auch auf dem Dieselsektor machte sich die Vierventilmanie bei Mercedes bemerkbar. Während andere Hersteller bereits an sparsamen und leistungsstarken direkteinspritzenden Dieseln arbeiteten, hielt Mercedes am Vorkammerprinzip fest. Dies bot den Vorteil einer ruhigeren Verbrennung und so eines leiseren Arbeitsgeräusches. In Bezug auf Leistung und Verbrauch waren die neuen Motoren nach heutigen Maßstäben allerdings kein großer Schritt nach vorn. Erneuert wurden lediglich die 2,5 und 3 Liter Motoren. Der 300D Turbo wurde bis zum Ende weiter verbaut.

Die Standfestigkeit der neuen Diesel ist aufgrund der höheren Leistungsausbeute nicht mehr ganz so hoch wie bei den Zweiventilern, allerdings immer noch auf einem sehr hohem Niveau, auch wenn teilweise einige Zylinderkopfdichtungsschäden zu verzeichnen waren. Die neuen Diesel waren allesamt mit einer Abgasrückführung (AGR) ausgestattet. Diese ist jedoch für starke Rußablagerungen im Ansaugtrakt verantwortlich. Diese AGR stillzulegen und den Ansaugtrakt zu reinigen ist demzufolge sinnvoll und auch kein Hexenwerk.

•E 200 Diesel

Dieser Motor wurde unverändert weiter gebaut. Die obigen Ausführungen gelten entsprechend.

•E 250 Diesel

Der neue Fünfzylindermotor mit einem Vierventilzylinderkopf leistet 113 PS bei 5000 U/min und ein maximales Drehmoment von 170 Nm bei 3200 U/min. Dieser Motor hat für einen Saugdiesel eine etwas untypische Leistungscharakteristik. Im unteren Drehzahlbereich ist die Leistungsabgabe mit dem alten 250D vergleichbar. Erst im oberen Drehzahlbereich macht sich die Mehrleistung dann bemerkbar. Auch wenn bei höheren Geschwindigkeiten Beschleunigung nicht mehr die Stärke dieses Motors ist, so schafft er doch mit langem Anlauf auch die 200 km/h Marke. Der Verbrauch ist in etwa mit dem des alten 250D vergleichbar. Das Motorgeräusch klingt sehr sonor und imho ein kleines bisschen wie ein V8.

•E 250 TurboDiesel

Wurde unverändert übernommen

•E 300 Diesel

Der 300'er Diesel mit Vierventiltechnik leistete 136 PS bei 5000 U/min und 210 Nm bei 2100 U/min

und stellte damit den leistungsstärksten Saugdiesel im W124 Programm dar. Explizite Haltbarkeitsprobleme sind auch hier nicht bekannt.

•E 300 Turbodiesel

Dieser Motor wurde unverändert übernommen. Siehe oben.

2. Die Karosserie

Im großen und ganzen gilt die blecherne Basis des W124 als Recht stabil. Die Rostvorsorge der 124' er ist als ganz gut einzustufen und auf keinem Fall mit der eines W123 oder gar W114/115 zu vergleichen. Hier wurde ein echter Fortschritt erzielt. Allerdings nagt auch an einem Mercedes der Zahn der Zeit, so dass es Rostmäßig einiges zu beachten gibt.

a) Die Wagenheberaufnahmen

Der Grund allen Übels liegt hier wahrscheinlich in der Benutzung des serienmäßigen Wagenhebers, wodurch die Stellen rund um die Wagenheberaufnahme so stark belastet werden, dass im Blech kleine Risse entstehen, in die dann Feuchtigkeit eindringt und dem Rost Vorschub leistet. Daher gilt die Devise, den originalen Wagenheber so selten als möglich einzusetzen. Allerdings gibt es auch Fahrzeuge, bei denen der originale Wagenheber nachweislich nie benutzt wurde und trotzdem Rost vorhanden ist. Der Rost wird wahrscheinlich auch von schlechten Schweißnähten rund um die Wagenheberaufnahmen begünstigt. Höchstwahrscheinlich ist die Qualität der MAG Schweißnaht rings um das Rohr teilweise nicht so qualitativ wertvoll. Bei Serie 1 Modellen ist die fortschreitende Korrosion relativ gut sichtbar und somit besteht auch selten die Gefahr, dass dieses Problem erst zu spät entdeckt und behandelt wird. Bei Fahrzeugen, die nach MOPF 1 gebaut wurden, ist der komplette Schweller verkleidet und so kann es sein, dass der Rostfraß bereits soweit fortgeschritten ist, dass geschweißt werden muss. Im allgemeinen reicht es allerdings den Rost großflächig zu entfernen und mit Rostumwandler sowie einem ordentlichem Lackaufbau die Stelle zu versiegeln.





Eine gute Anleitung zum entrostern finden Sie hier: <http://www.mb-w115.de/w124> Für den Fall, dass beim Entrostern soviel Material abgetragen werden musste, dass weitere Löcher entstehen gibt es auch Reparaturbleche, die man dort relativ kostengünstig einsetzen kann.

b) Die hinteren Scheibenrahmen zwischen C und D Säule beim T-Modell

Die hinteren Scheibenrahmen neigen beim T-Modell stark zum korrodieren. Je nach Stadium des Fortschrittes, ist der Rost bereits nach außen hin sichtbar. Meistens ist dies aber nicht der Fall und man kann durch Ausbauen der betreffenden Scheibe samt Aluminiumabdeckleiste den Rost erfolgreich bekämpfen.





c) Rost an der Konsole des Längsträgers der Vorderachse und den Befestigungspunkten der Hinterachse

Achtung: Diese Probleme traten bisher ausschließlich bei Fahrzeugen mit sehr hohen Kilometerständen (eigentlich nur bei Taxen) auf. Ich führe es hier nur aus Gründen der Vollständigkeit auf. Zu erkennen ist dies an Rissen an den unteren, hinteren Aufhängungen der Dreieckslenker. Bei Nichtbeachtung gehen diese Risse bis zum Domlager. Eine Instandsetzung lohnt sich aus finanziellen Gesichtspunkten meist nicht mehr, da dazu Motor, Getriebe, die komplette Vorderachse ausgebaut werden müssen und eine neue Konsole für den Längsträger eingeschweißt werden muss. Bei der Hinterachse ist darauf zu achten, dass die Befestigungspunkte an der Karosserie nicht durchgerostet sind, da eine Instandsetzung unter Umständen dann unwirtschaftlich ist. Auch dies trifft wenn dann nur bei Fahrzeugen mit hohen Kilometerständen bzw. mit hohem Alter auf.

d) Rost an Türgriffen, Antennenlöchern, Heckklappen, usw. bei MOPF2 Modellen

Bedingt durch die Umstellung auf Wasserlacke ist die MOPF 2 im Gegensatz zu den vorigen Modellen auch an einigen völlig untypischen Stellen vom Rost betroffen. Hierzu zählen neben den oben genannten auch die Bereiche rund um den hinteren Infrarotempfänger unter dem Kofferraumdeckel. Hier gilt es beim Kauf darauf zu achten und entweder damit den Preis zu drücken oder eine Reparatur zu verlangen. Abschließend lässt sich sagen, dass die MOPF 1 Modelle den besten Rostschutz bieten und damit auch in Zukunft in dieser Hinsicht möglichst wenig zu befürchten ist. Voraussetzung dafür ist natürlich die Unfallfreiheit bzw. eine fachgerecht ausgeführte Reparatur mit einer ordentlichen Rostvorsorge. Bei einem zusammengeflackten nach dem Motto „Hauptsache schnell und billig“ können noch ganz andere Rostprobleme auftreten.

e) Rost unter dem Wischwasserbehälter

Da der Wischwasserbehälter (in Fahrtrichtung hinter dem rechten Scheinwerfer sitzend) fast auf dem darunter liegenden Blech anliegt und somit dort eindringendes Wasser sehr schlecht abfließen kann, ist es möglich dass sich dort ein Rostnest bildet. Leichter Rost lässt sich problemlos entfernen. Bei Durchrostungen könnte es Probleme mit TÜV, DEKRA und Co. geben, da die Federaufhängung dort in der Nähe ist und in Mitleidenschaft gezogen werden könnte und diese wiederum als tragend gilt. Hier also sorgfältig prüfen. Als Abhilfe ist es möglich, den Behälter so zu montieren, dass der

Zwischenraum zwischen Blech und dem Behälter größer wird, damit das Wasser dort ungehindert abfließen kann.



f) Rost unter dem Batterieblech

Auch unter dem Stehblech der Batterie kann es unter Umständen munter vor sich hin rosten. Abhilfe schafft hier ein Ausbau der Batterie sowie die Entrostung des Bleches oder einfach der Kauf eines neuen Bleches.



3. Das Fahrwerk

Das Fahrwerk des W 124 war für seine damalige Zeit revolutionär und extrem auf Fahrkomfort ausgelegt. Jedoch unterliegen auch diese Teile einem gewissen Verschleiß, der sehr stark von den Einsatzbedingungen abhängig ist. Daher werden hier bekannte Probleme des Fahrwerks angesprochen.

a) Die Vorderachse

Die Vorderachse der Modellreihe 124 besteht aus Dämpferbeinen, Dreiecksquerlenkern sowie separat

angeordneten Schraubenfedern. Ein Querstabilisator sorgt für eine verbesserte Bodenhaftung der Vorderräder.

• **Die Traggelenke**

Sollte es beim Einfedern oder beim Überfahren von Unebenheiten (z.B. Bordsteinkanten oder Temposchwellen) aus dem Bereich der Vorderachse knarzen und quietschen sind höchstwahrscheinlich beide Traggelenke tauschwürdig. Der Tausch sollte nicht mehr als 200€ in einer Fachwerkstatt kosten. Ein Einstellen der Spur ist danach je nach Reparaturmethode nicht erforderlich. Mit dieser Reparatur sollte man allerdings nicht zu lange warten, da bei einem defekten Traggelenk die Gefahr besteht, dass das Rad führungslos im Radkasten herumschlägt. Dass das für die Fahrsicherheit und den Rest des eigenen Wagens nicht sehr förderlich ist, leuchtet jedem ein. Daher mit dieser Aktion nicht allzu lang warten! Wenn man schon mal dabei ist, lohnt sich auch ein Blick auf die Gummibuchsen der Querlenker die schwächen zeigen.

• **Die Federn**

Die Federn haben aufgrund von Kontaktkorrosion an der unteren Windung eine Sollbruchstelle. Dieser Bruch kann schon bei geringen Kilometerleistungen auftreten. Keine Angst, das klingt schlimmer als es ist. Die Feder kann nicht herausfallen oder ähnliches. Lediglich scheint das Fahrverhalten etwas schwammig und es gibt teilweise merkwürdige Geräusche. Beim Austausch ist darauf zu achten, dass die Werkstatt an den unteren Windungen der neuen Federn Opferanoden (Teilenummer: 124 321 0036) unterlegt. Dies ist seit 19.09.1996 bei Mercedes bekannt und Vorschrift. Leider macht es so gut wie keine Werkstatt von sich aus. Also da immer drauf achten, sonst ist die neue Feder bald wieder im Eimer.

• **Spiel in der Lenkung**

Im 124 ist eine Kugelumlauf lenkung verbaut. Ab einer gewissen Kilometerzahl (vielleicht so ab 350tkm) vergrößert sich das Spiel im Lenkgetriebe, so dass ein Austausch irgendwann sinnvoll erscheint, da es auf Dauer keinen Spaß macht bei schneller Fahrt mit Lenkwinkeln wie ein Busfahrer zu korrigieren und es bei schlechten Wegstrecken nervige Klappergeräusche von sich gibt. Jedoch sollte man vor dem Austausch des Lenkgetriebes erst mal die übrige Lenkgeometrie prüfen. Teilweise ist das Spiel auch durch ausgeschlagene Spurstangen, Lenkzwischenhebel o.ä. bedingt. Sollte dies in Ordnung sein, kann man das Spiel im Lenkgetriebe auch einstellen. Leider machen dies nur wenige Werkstätten und dies sollte bereits frühzeitig geschehen, da irgendwann nicht mehr genug Einstellweg vorhanden ist, um das Spiel zu beseitigen. Dann hilft nur noch ein neues Lenkgetriebe, welches bei DC 1500€ kostet. Irgendwie kommt mir das doch bekannt vor...

• **Poltergeräusche**

Zum großen Teil kommen Poltergeräusche an der Vorderachse von ausgeschlagenen Stabi-buchsen. Ein Tausch dieser Gummibuchsen ist relativ einfach und kostengünstig zu bewältigen.

• **Motorlager**

Die Motoren des 124 sind über 2 seitliche Motorlager mit der Karosserie verbunden. Diese Lager sind mit Öl gefüllt, um eine größtmöglich Abschottung des Innenraums von Vibrationen oder anderen Geräuschen zu erreichen. Irgendwann hat sich das Öl verflüchtigt und die Lager sind durch die Last des Motors zusammengedrückt und der Motor liegt an der Karosserie an, so dass sämtliche Schwingungen übertragen werden. Sollten also im Leerlauf oder beim Abstellen des Motors Schwingungen im Innenraum wahrnehmbar sein, scheint es Zeit für einen Austausch der Motorlager.

Beim 2. Tausch der Motorlager, kann man auch das Getriebelager mitwechseln (ca. 50€).

b) Die Hinterachse

Der Mercedes besitzt eine sehr aufwendige Raumlanker Hinterachse mit Einzelradaufhängung. Zur Abfederung dienen Schraubenfedern und hydraulische Stoßdämpfer. In der Mitte befindet sich das Differential. Dies ist mit 4 Gummilagern befestigt.

• schlechter Geradeauslauf

Je nach Zustand des Fahrwerks wird teilweise ein schlechter Geradeauslauf festgestellt. Die Ursache liegt meist an den verschlissenen Streben (5 je Seite) der Hinterachse. Diese gibt es im Reparatursatz komplett für beide Seiten von TE-Taxiteile (www.te-taxiteile.de) relativ günstig für 200€. Eine Erneuerung sollte bei hohen Kilometerleistungen prophylaktisch in Erwägung gezogen werden, da der Verfall an Fahrwerksteilen ja schleichend abläuft und man dies dadurch kaum bemerkt. Nach der Erneuerung der Streben, wunderten sich die Betroffenen Fahrzeugführer wie komfortabel und exakt sich die Hinterachse des W124 plötzlich verhält. Dies stellt also einen echten Komfortgewinn dar.

• Niveauregulierung

Während bei den T-Modellen die Niveauregulierung serienmäßig verbaut war, konnte sie bei allen übrigen Fahrzeugen als Extra bestellt werden. Diese sehr praktische Sonderausstattung verhindert bei sehr starker Beladung das Einsinken des Fahrzeughecks. Eine Funktionsprüfung ist relativ einfach durchzuführen. Man nehme 2 – 3 kräftige Männer und setze diese in den Kofferraum. Nun stellt man den Motor an und wenn sich das Heck des Fahrzeuges hebt, funktioniert die Niveauregulierung. Wenn nicht, dann halt nicht. Sollte das Federungsverhalten der Hinterachse sehr hart sein und der Wagen an der Hinterachse ein wenig hoch stehen, sind mit großer Wahrscheinlichkeit die Federspeicher (Bulleneier) defekt. Ein Austausch ist nicht billig, aber immer noch billiger als ein Tausch der sehr teuren Stoßdämpfer der Niveauregulierung, die aber dafür so gut wie nie kaputt gehen. Weiterhin sollte auf die Dichtigkeit der Hydraulikleitungen sowie die Leichtgängigkeit der Regulierstange – welche für die Regulierung der Fahrzeughöhe verantwortlich ist - unter dem Fahrzeugheck geachtet werden.

•Hardyscheiben

Diese Hardy- oder auch Gelenkscheiben sind für die Elastizität des Antriebsstranges verantwortlich. Ist deren Gummi stark rissig oder gibt es bei Lastwechseln schlagende Geräusche müssen diese Scheiben ausgetauscht werden. Zum Thema Schlagen bei Lastwechseln lies auch den Abschnitt „Differential“!

• Differential

Wie bei allen Mercedes Fahrzeugen ist das Hinterachsdifferential nur äußerst selten trocken. Meist sifft es ein bisschen, was aber normal ist, solange keine großen Öltropfen daran hängen. Wie sagt man in Mercedes Kreisen so schön: „Ist das Diff trocken, ist es leer!“. Also immer schön auf den Ölstand achten! Sollte das Differential Geräusche von sich geben, gibt es von Mercedes einen Zusatz (Teilenummer: A0009898203), der der Geräuschminderung dienen soll. Dieser Zusatz ist zwar eigentlich für ASD Fahrzeuge gedacht, funktioniert aber auch bei normalen Differentials. Wenn das nicht mehr hilft, scheint ein Austausch des Differentials ratsam, da ein singendes Diff irgendwann auch blockieren kann und dies unter Umständen zu brenzligen Situationen führen könnte. Ab einer gewissen Laufleistung von sagen wir mal 250tkm ist es ratsam die Gummibuchsen des Differentials zu erneuern, da dadurch Geräusche beim Lastwechsel verschwinden.

c) Die 4matic Modelle



Mercedes bot den W124 seit 1987 auch mit Allradantrieb an. Dies war kein normaler Allradantrieb, sondern er wurde als Paket mit ABS und ASD als Fahrstabilisierungskonzept für ca. 12000DM Aufpreis verkauft. Das 4matic System ist das bis heute einzige System, welches zwei zu 100 Prozent sperrbare Differentiale, in eine Mittelklasselimousine bzw.-Kombi gebracht hat. Prinzipiell fährt ein 4matic mit Allrad in der Verteilung 35% vorn und 65% hinten los. Ab 12 km/h schaltet das System auf Heckantrieb um, es sei denn man beschleunigt zügig, denn dann bleibt das System aktiv bis die Beschleunigung unter $0,5 \text{ m/s}^2$ gefallen ist. Des Weiteren aktiviert sich das System automatisch bei Schlupf an der Hinterachse. Des Weiteren hat das 4matic System einen Lenkwinkelsensor, der hektische Ausweichmanöver erkennt und dann durch Einschaltung der verschiedenen Sperren versucht das Auto zu stabilisieren. Jedoch waren nur die Limousine als 260E, 300E, 300D und 300 Turbodiesel und das T-Modell nur als 300TE oder 300TDT mit diesem Feature lieferbar. Das zentrale Element des 4matic ist das Verteilergetriebe, welches gern mal kaputt geht und dessen Austausch mit ca. 5000€ und die Überholung mit ca. 2000€ zu buche schlägt. Die Hinterachsdifferentiale sind baugleich mit denen der normalen Hecktriebler und dementsprechend im Fall eines Defekt günstiger zu ersetzen. Die elektronische Steuerung der 4matic gilt im Gegensatz zu den daran hängenden Systemen als problemlos. So reagiert die 4matic sehr empfindlich auf verdreckte oder abgenutzte ABS Sensoren. Eine Erneuerung dieser Sensoren ist noch die günstigste 4matic Reparatur. Ein Anzeichen dafür ist das Aufleuchten der 4matic Warnleuchte bei hohen Geschwindigkeiten auf trockener Fahrbahn. Auch das Lenkrad eines 4matic ist nicht mit denen der anderen Modelle identisch, da hier der Lenkwinkelsensor verbaut ist und ohne diesen das System nicht funktioniert. Aufgrund einer gewissen Defektanfälligkeit dieses Systems im Alter und damit verbundenen sehr hohen Reparaturkosten ist dieses Antriebskonzept eigentlich nur zu empfehlen, wenn man den Allradantrieb auch öfters benötigt. Abgesehen von Schnee, oder anderem rutschigem Untergrund kann der Heckantrieb fast alles besser und ist wesentlich haltbarer. Des Weiteren sind beim 4matic auch bestimmte Fahrwerksteile anders, die dann aufgrund der geringen Stückzahl drastisch teurer sind als die normalen Teile. Ganz zu schweigen von der großen Unkenntnis der Mercedes Werkstätten über dieses System, die dann im Problemfall wahrscheinlich erst einmal munter drauf los irgendwelche Teile tauschen...

d) Die Sportline Fahrzeuge

Sportline nannte sich ein Sportpaket, das ab 1989 ab Werk bestellt werden konnte.



Da im Gebrauchtwagenhandel gern mit solchen Begriffen geworben wird und es alle Bestandteile dieses Paketes auch einzeln zu kaufen gab, sollte man in der Datenkarte nach dem Code 953 oder 952 suchen. Nur dann handelt es sich um ein originales und komplettes Sportlinefahrzeug. Sportline Code 953 umfasste ein um 22mm tiefer gelegtes und härteres Fahrwerk mit anderen Dämpfern, Federn und Stabilisatoren, welche die Seitenneigung verringern. Weiterhin hatten diese Fahrzeuge 15 Zoll Alufelgen (entweder Gullideckel oder 8-Loch Felgen mit 205/60/15'er Bereifung) sowie ein vom Durchmesser 39cm messendes Sportlederlenkrad (anstatt 40cm in der Serie). Schaltknauf bzw. Wählhebel waren ebenfalls mit Leder überzogen. Vorne gab es noch Sportsitze. Der Sitzbezugstoff Karo bzw. eine andere Lederausstattung waren ebenfalls noch Positionen dieses Pakets. Sportlineembleme auf dem Schalt- bzw. Wählhebel und auf der vorderen Seitenbeplankung hinter dem Vorderrad gehörten außerdem mit dazu. Sportline Code 952 umfasste die (in meinen Augen) seltenen und schönen hinteren Einzelsitze



mit der Holzverkleidung in der Mitte. Dies war beim Kombi allerdings nicht lieferbar. Weiterhin war die Lenkung direkter und es gab für die Vierventilsechszylinder ein spezielles Sportgetriebe mit 5

Gängen, welches enger gestuft war als die übrigen und wo der erste Gang links hinten lag.

4. Die Getriebevarianten

Grundsätzlich gab es 4 Getriebevarianten. Die 4 und 5 Gang Schaltgetriebe, sowie die 4 und 5 Gang Automaten.

a) Die Schaltgetriebe

5 Gang Schaltgetriebe waren erst ab September 1992 serienmäßig. Bis dahin musste für einen 5. Gang bei allen 4 Zylindern Mercedes like ein Aufpreis bezahlt werden. Die 5 und 6 Zylinder hatten das 5 Ganggetriebe immer serienmäßig verbaut. Bei dem 5 Ganggetriebe wurde lediglich ein weiterer Gang angehängen. Die Übersetzungen der ersten vier Gänge bleiben gleich. Grundsätzlich ist daher bei häufigen Langstreckenfahrten ein 5 Ganggetriebe zu empfehlen, da dies bei Autobahngeschwindigkeiten geräuschs-, verschleiß- und verbrauchsmindernd wirkt. Die Haltbarkeit der Schaltgetriebe ist als sehr gut zu bezeichnen. Sie laufen problemlos. Jedoch ist bei einigen Exemplaren die Bedienung der Schaltung ein wenig problematisch, da sie teilweise hakelig und schwer schaltbar sind. Irgendwann gewöhnt man sich daran. Bei einigen früheren Modellen – speziell bei den Dieseln – mit Schaltgetriebe tritt der sogenannte Bonanza-Effekt auf. Ein Aufschaukeln des Antriebsstranges bei langsamen Geschwindigkeiten und Lastwechseln. Dagegen kann man kaum was unternehmen außer seinen Fahrstil ein wenig zu ändern, um dies soweit als möglich zu vermeiden.

b) Die Automatikgetriebe

Es gab sowohl 4 als auch 5 Gangautomaten im Laufe der Bauzeit des W124. Serienmäßig mit 4 Gang Automatik waren der 300Turbodiesel, der 400E/E420 und der 500E/E500 sowie die AMG Modelle ausgestattet. Bei allen anderen Fahrzeugen war als extra eine 4 Gang Automatik lieferbar. Zusätzlich dazu konnte man bei dem 300E 24V, dem 280E und dem 320E eine 5 Gang Automatik ordern.

• Allgemeines zu Automatikgetrieben

Automatikgetriebe sind natürlich wesentlich komfortabler als die Handgerührten Schaltboxen. Die Fahrleistungen leiden nur marginal darunter, auch der Verbrauch ist durch eine Automatik nicht nennenswert negativ beeinflusst - ca. 0.3 bis 1.0 lit mehr. Eigentlich gehört zu einem Mercedes ein Automatikgetriebe, aber Geschmäcker sind verschieden, daher auch die Formulierung „eigentlich“! Man sollte darauf achten, dass alle Schaltvorgänge gleichmäßig ohne großes Ruckeln und ohne Drehzahlerhöhung ablaufen. Schalten alle Fahrstufen hart oder zu weich, so lässt sich dies meist durch eine Verstellung des Modulierdruckes verändern. Hier jedoch bewegt man sich auf einem schmalen Grat: Ist die Automatik zu weich eingestellt, kommt es zu hoher thermischer Belastung im Drehmomentwandler, da hier durch erhöhten Schlupf große Teile der Antriebskraft in Wärmeenergie umgewandelt werden. Diesen Effekt bemerkt man in Form des Durchrutschens beim Schaltvorgang (Motor heult etwas auf, Schaltvorgang verläuft scheinbar langsamer). Ist die Automatik zu hart eingestellt, werden Antriebsstrang, Hinterachsdifferential und Hardyscheibe stark beansprucht. Daher sollte man hier nicht den Weg zur MB-Werkstatt scheuen, die diese Einstellung in Minutenschnelle für kleines Geld vornimmt. Ruckt es nur bei einigen Fahrstufen, etwa von 3 in 4, sind oft die Bremsbänder verschlissen oder es liegen Wandlerdefekte vor. Reparaturen am Automatikgetriebe werden meist sehr teuer (über EUR 1000,- sind sehr schnell ausgegeben). Daher ist auf penible Wartung zu achten. Bei dem Wechsel des Automatikgetriebeöles alle 60tkm ist auf penible Sauberkeit, genaue Füllstände sowie die Wahl des richtigen Öles zu achten! Also man sieht, dass eine Automatik mehr Pflege bedarf als ein Schaltgetriebe. Bei optimaler Einstellung macht es dafür auch umso mehr Spaß beim cruisen!

• Der 4 Gangautomat

Der problemloseste Automat im W 124. Eigentlich nur durch schlechte Wartung und unsachgemäßen Gebrauch zu zerstören. Auf der Wählhebelkulisse der Automatik befindet sich ein Schalter, mit dem man die Schaltprogramme anwählen kann. E steht hier für Economy und S für Standard. Erfahrungen haben gezeigt, dass S die bessere Wahl ist, da der Motor in diesem Programm auch mal drehen kann und der Verbrauch nicht höher ist als bei dem Economy Programm, in welchem der Motor kaum über 3000 U/min dreht und daher beim Beschleunigen häufig mit Wandlerschlupf gearbeitet werden muss. Der 4 Gangautomat fährt im Regelfall bei Fahrzeugen bis zur MOPF 2 – wie der 5 Gangautomat – im 2. Gang an. Bei Fahrzeugen bis MOPF 1 kann man im ersten Gang anfahren, wenn man aus dem Stand heraus mit Kickdown beschleunigt oder wenn man vorher im Stand einmal von D auf 2 und wieder zurückschaltet und dann zügig losfährt. Die Modelle nach MOPF 2 fahren im Programm S bei entsprechender Gaspedalstellung immer im ersten Gang los.

• Der 5 Gangautomat

Hier war ein 5. Gang als Overdrive an das bisherige Getriebe angehängt worden. Der 5. Gang schaltete sich elektronisch zu. Teilweise ist diese Steuerung defekt. Also darauf achten, dass er bei gleichmäßiger Fahrt ab ca. 70 km/h in den 5. Gang schaltet. Dazu einfach die Schaltvorgänge mitzählen oder bei gleichmäßiger Fahrt mit 100km/h den 5. Gang am Wählhebel sperren und schauen ob das Getriebe in den 4. Gang zurückschaltet. Durch die längere Übersetzung ist der Verbrauch, der Verschleiß und das Geräusch gemindert. Diese Getriebe ist also durchaus empfehlenswert!

5. Der Innenraum

Im Zuge der ersten Modellpflege wurde der Innenraum verändert. Neue Sitze, neue Stoff- bzw. Ledervarianten, andere Türverkleidungen, mehr Holzeinlagen und im Laufe der Bauzeit wurden sogar einige Extras serienmäßig. Bei MOPF 2 veränderten sich lediglich noch einmal die Stoffmuster ein bisschen.

Serie1



Serie2



Im Innenraum erwiesen sich folgende Bauteile als nicht ganz unproblematisch

- **Das Schiebedach**

Wenngleich ein sehr schönes, praktisches und auch in fast allen W 124 zu findendes Extra, nervt das Dach bisweilen mit Klappergeräuschen beim Überfahren von schlechten Straßen. Weiterhin ist auf die einwandfreie Funktion des Daches zu achten, da Reparaturen hieran sehr aufwendig und teuer sind.

- **Sitze bis MOPF 1**

Im Vergleich zu den späteren Sitzmöbeln sind die ersten Sitze nicht ganz so bequem. Hier am besten mal selbst probieren, ob einen das stört! Des Weiteren ist bei allen Baujahren der Stoff bzw. das Leder der linken Flanke des Fahrersitzes teilweise beschädigt. Ein guter Sattler schafft hier für ca. 150 € Abhilfe.

- **Gurtbringer und Sitzverriegelung beim Coupe/Cabrio**

Dieses sehr nützliche Feature reicht einem den Gurt nach vorne, sobald die Zündung betätigt wurde. Sonst müsste man sich immer umdrehen und ein wenig verrenken um den Gurt zu erreichen. Auch wenn dies sicherlich vorwiegend für die angestammte Mercedes Zielgruppe, welche bekanntermaßen nicht die jüngste ist installiert wurde, ist es auch für jüngere Fahrer sehr angenehm. Man wird ja schließlich auch nicht jünger...Mit dem Alter des Wagens gehen diese Teile oft defekt. Ein Austausch ist sehr teuer, daher genau prüfen ob diese einwandfrei ohne Geräusche oder komische Bewegungsabläufe ein- und ausfahren. Tip: Diese Gurtbringer gibt es ab und an günstig bei ebay. Die Sitzlehne ist pneumatisch verriegelt. Diese wird beim starten des Motors aktiviert und entweder durch eines kleinen Knopfes an der Sitzlehne oder durch öffnen der jeweiligen Türe deaktiviert.

- **reißende Armaturenbretter bei blauer Innenausstattung**

Probleme zeigen sich bei blauer Innenausstattung an den Armaturenbrettern. Im Laufe der Jahre verflüchtigt sich der Weichmacher dieser Kunststoffteile und daher platzen die Armaturenbretter ab und an regelrecht auf und zeigen dann hässliche Risse. Diese Risse zu reparieren ist leider nicht möglich. Hier hilft nur ein neues Armaturenbrett. Dieser Effekt ist bei anderen Farben als blau kaum bekannt und stellt dort kein nennenswertes Problem dar.

• **Undichte Scheiben beim T-Modell zwischen C- und D Säule**

An der Seitenscheibe zwischen C- und D Säule der T Modelle tritt gerne Wasser in den Innenraum des Fahrzeuges ein. Das Wasser sorgt in der Regel für feuchte Innenverkleidungen, insbesondere in der Fächern unter dem Kofferraumboden (auch Schmuttgelfächer genannt). Beim Kauf sollte man auch bei trockenem Wetter unbedingt hinter den seitlichen Kofferraumverkleidungen nach Spuren von Wassertropfen suchen und auch die Radkästen unterhalb des Reserverades (links), Verbandkasten und Wischwasserbehälter (rechts) auf Feuchtigkeit kontrollieren. Weiterhin ist es empfehlenswert, einfach mit der flachen Hand mal über die Innenverkleidungen zu fahren, insbesondere im Bereich der Übergänge zwischen den senkrechten Seitenverkleidungen und den Klappen der Schmuttgelfächer um eventuelle Folgen des Wassereintritts zu entdecken. Im Zweifel am besten vor dem Kauf einmal durch eine Waschanlage fahren.

Leider lässt sich dieser Schwachpunkt in den meisten Fällen nicht oder nur unzureichend mit einer nachträglichen Abdichtung der Scheibe durch Dichtmasse etc. beheben. Für eine fachgerechte Reparatur bei DC fallen für den Ein- und Ausbau der Seitenscheibe sowie für den Dichtungsrahmen ca. 250€ (Stand Oktober 2002) an Reparaturkosten an. Dieser Betrag ist nur für eine Seitenscheibe!

• **Verfärbungen und Beschädigungen der Holzteile**

Bei Fahrzeugen, die über die Jahre immer wieder großer Hitze im Innenraum ausgesetzt wurden, zeigen sich teilweise Beeinträchtigungen am Edelholzdekor. Sowohl die Ausstattungslinie mit Wurzelnußholz als auch jene mit Zebrano (ein Tropenedelholz) ist mehrschichtig verarbeitet: Träger des Holzes ist ein Aluminiumstreifen, auf dem eine etwas dickere Holzschicht aufgebracht ist. Erst auf dieser Holzschicht ist eine sehr dünne Schicht der kostbaren Edelhölzer aufgebracht, die dann wiederum mit mehreren dickeren Lackschichten versiegelt ist. Diese aufwendige Technik wurde angewandt, um ein Splintern der Holzteile im Falle eines Unfalles zu verhindern. Nachteil dieser Verarbeitungsmethode ist allerdings, dass sich die Materialien bei Temperaturveränderungen unterschiedlich ausdehnen und auch wieder zusammenziehen, was zu Verspannungen der Zierholzteile führt. Der Effekt gleicht einem Bi-Metallstreifen, wie er etwa in Bügeleisen als Thermostat verwendet wird. Die Verspannungen sind aufgrund der festen Montage zwar nicht als Verformungen sichtbar, aber im Alter können sie dazu führen, daß sich die dünne Edelhölzschicht ablöst. Relativ günstigen Ersatz dieser Holzverkleidungen gibt es ebenfalls bei Ebay.

• **sich auflösende Türverkleidungen bei der 1. Serie**

Die 1. Serie hat ab und an mit Problemen an den vorderen Türverkleidungen zu kämpfen. Hier löst sich der Bezugsstoff der Verkleidung vom Fenster aus ab. Man kann dies zwar wieder ankleben aber dies hilft leider nur kurzfristig. Eine langfristige Lösung hat bisher noch niemand gefunden.

hakelndes Zündschloss

Wenn das Zündschloss hackt ist umgehend ein neues Schloss angesagt. Am besten auch gleich noch 2 neue Schlüssel dazu ordern. Das hakelnde Zündschloss kann von einem Moment zum anderen den Dienst einstellen und dann muss das Schloss ausgebohrt werden (teuer).

6. Die Sonderausstattungen

Der Mercedes 124 ließ sich mit zahlreichen Sonderausstattungen versehen. Einen Überblick gibt die Seite von Thorsten. <http://www.mb-w115.de/w124> Welche Extras nun wichtig sind, kann man pauschal nicht beantworten, da jeder andere Prioritäten hat. Folgend ein paar Extras, zu denen es einiges zu sagen gilt.

• Klima

Unzweifelhaft stellt die Klimaanlage ein sehr nützliches Extra dar. Wahlweise gab es auch eine Klimaautomatik, die aber nicht so sehr zu empfehlen ist, da es sich hier nur um eine Einzonenklimatisierung handelt und man so keine unterschiedlichen Temperaturen für Fahrer und Beifahrer einstellen kann. Gerade wenn man häufig weibliche Beifahrer hat, lernt man dieses Gimmick sehr zu schätzen...



Weiterhin ist darauf zu achten, ob die Klimaanlage noch mit dem alten FCKW haltigen R12 oder mit dem FCKW freien R134 befüllt ist. R12 ist mittlerweile auch verboten und nur noch äußerst schwer zu bekommen. Die R12 Anlagen können auch mit dem Ersatzkältemittel R134a befüllt werden. Hier ist darauf zu achten, dass einige Dichtungen mitgetauscht worden sind, da es diese sonst vorzeitig himmelt.

• AHK

Ich persönlich wäre bei Fahrzeugen mit Anhängerkupplung immer sehr skeptisch, da man nie weiß, was die Vorbesitzer so alles transportiert haben. Das gelegentliche Ziehen eines Wohnanhängers in

den Urlaub ist da eher nicht so tragisch. Vielmehr z.B. der Vorbesitzer, der ein Haus gebaut hat und die ganzen Materialien mit dem Hänger abgeholt hat o.ä. Hier gilt die Devise „Fragen kostet nichts“! Durch das häufige Ziehen eines schweren Anhängers wird der komplette Antriebsstrang deutlich stärker belastet und ist demzufolge größerem Verschleiß ausgesetzt. Bei abnehmbaren AHK`s die funktionsfähigkeits testen.

• **Airbag**

Der Fahrerairbag wurde ab September 1992 für alle Modelle serienmäßig. Der Beifahrerairbag erst im Laufe der MOPF2. Beim Airbag ist darauf zu achten, dass er nach 15 Jahren ausgetauscht werden sollte, da Mercedes ab diesem Alter keine gesicherten Kenntnisse über deren Verhalten erbringen kann. Ob man die Airbags dann wirklich tauscht, ist jedem selbst überlassen. Allerdings könnte man diesen Punkt ja bei den Preisverhandlungen während des Kaufs mit anbringen.



• **Generelles**

Generell sollte man alle Sonderausstattungen des Fahrzeuges vor dem Kauf ausgiebig testen und bei Bedarf Mängel anzeigen.

Fahren die Fensterheber sauber und ohne Geschwindigkeitsverlust hoch und runter? Teste jeden Fensterheber.

Geht die Zentralverriegelung ohne Nachlaufen der Pumpe (dann ist die Pneumatik irgendwo undicht)

Funktioniert das elektrische Heckrollo?

Lassen sich die Kopfstützen per Schalter umlegen?

Geht die Sitzheizung und die elektrische Sitzverstellung?

Gehen alle funktionen der elektrischen Sitzverstellungen? Auch die Memoryfunktion?

Wartungsdatum des Feuerlöschers?

Alle Aussenspiegel (auch manuelle) testen.

ASD testet man am besten auf losen Untergrund.

Funktioniert der Tempomat ordnungsgemäß?

7 Wartung und Unterhalt

Auch wenn ein Mercedes sehr robust und langlebig ist, muss er trotzdem ordentlich gewartet werden um noch möglichst lang und weit zu fahren.

a) Der Pflegedienst

Der Pflegedienst ist einmal jährlich bzw. alle 10tkm bei Fahrzeugen bis 06/1993 und alle 15tkm bei Fahrzeugen ab 06/1993 durchzuführen.

• **Ölwechsel**

Der Ölwechsel samt Filter muss bei Modellen bis Juni 1993 alle 10tkm und bei späteren Modellen

alle 15tkm durchgeführt werden. Über die Ölspezifikationen scheiden sich die Geister. Grob kann man sagen, dass man vom 5W 40 bis zum 15W40 alles verwenden kann. Mehr will ich an dieser Stelle dazu nicht schreiben.

- Gasgestänge schmieren und auf Leichtgängigkeit prüfen
- Gleitbacken am Schiebedach reinigen und einfetten
- Wasserabläufe reinigen

b) Der Wartungsdienst

Der Wartungsdienst ist alle 2 Jahre bzw. alle 20tkm bis 06/1993 bzw. alle 30tkm bei Fahrzeugen nach 06/1993 durchzuführen

- Zündkerzen erneuern
- Bremsflüssigkeitswechsel

Bei Fahrzeugen bis 03/1991 muss der Wechsel der Bremsflüssigkeit jährlich, bei Fahrzeugen nach diesem Datum einmal alle 2 Jahre durchgeführt werden.

- alle Flüssigkeitsstände überprüfen und ggf. auffüllen
- Vorder- und Hinterachse einer Sichtprüfung unterziehen
- Karosserie auf Korrosion prüfen

c) Zusätzlich alle 60tkm

- Luftfiltereinsatz erneuern
- Automatiköl samt Filter, Kraftstofffilter, Kraftstoff-Vorfilter bei Dieselfahrzeugen erneuern Beim Automatikölwechsel samt Filter ist auf penible Sauberkeit zu achten.

d) alle 3 Jahre

- Kühlflüssigkeitswechsel

Zur Korrosionsvermeidung im Motor und zur einwandfreien Funktionsweise des Kühlers ist es unabdingbar die Kühlflüssigkeit in der richtigen Zusammensetzung alle 3 Jahre zu erneuern.

e) Der Unterhalt

Die Unterhaltskosten lassen sich pauschal schlecht bestimmen. Es kommt sehr auf den Fahrzeugtyp, das Einsatzgebiet und den Zustand des Fahrzeuges an. Ein 200D hat logischerweise wesentlich geringere Fixkosten als ein 500E. Die 8- und 6 Zylinder sind im Unterhalt schon etwas teurer, dafür bieten sie auch bessere Fahrleistungen. Wer darauf keinen Wert legt, ist mit den 4 Zylindern besser

bedient und spart somit noch Geld. Alles in allem ist der Unterhalt eines gepflegten W124 im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Klasse nicht teurer. Die Teilepreise halten sich im Rahmen und da die Fahrzeuge meist schon recht alt sind, entfällt der Wertverlust. Deswegen ist der Unterhalt eines guten W124 (mal ausgenommen die 8 Zylinder) auch günstiger als der eines neuen VW Golfs. Da hat man jedes Jahr einige tausend € Wertverlust. Das entfällt beim W124 aufgrund des Alters, da kann schon mal die eine oder andere Reparatur anfallen, bis dieses Polster aufgebraucht ist. Die Versicherungseinstufungen sind recht unterschiedlich. Hier sollte man sich vorher besser informieren, um keine böse Überraschung zu erleben. Gerade bei den Dieseln sind die Kaskoklassen teilweise jenseits von gut und böse. Das hängt damit zusammen, dass unter den 10 am Häufigsten gestohlenen Fahrzeugen in 2003 drei oder vier W124 Diesel lagen. Es geht sogar soweit, dass einige Versicherer es teilweise ablehnen W124 Diesel Modelle mit einer Teilkasko zu versichern. Die Steuer ist ebenfalls sehr unterschiedlich. Bei den Dieseln ohne Katalysator wird es ab 2005 fast untragbar. Allerdings gibt es hier Nachrüstkatalysatoren (z.B. von Paul Wurm (nur Benzin), HJS, Twintec, GAT oder Mangold Oberland), um auf andere Abgaswerte (EURO 2) zu kommen, damit wird die Steuerlast einigermaßen erträglich. Bei den Benzinern gibt es auch verschiedene Möglichkeiten eine günstigere Steuereinstufung zu erreichen. Zum einen kann man einige Fahrzeuge (ab Bj. 93) ohne weitere Kosten auf EURO 2 mit einer Herstellerbescheinigung von Mercedes umschlüsseln und zum anderen gibt es diverse Aufrüstsätze um EURO 2 oder gar D3 zu erreichen. Hersteller dieser Kits sind unter anderen Gat bzw. Twintec. Im Großen und Ganzen ist der Unterhalt eines W124 durchaus erschwinglich. Mercedes fahren ist also nicht so teuer wie es der Volksmund des öfteren gern erzählt!

8. Der Kauf bzw. wie viel darf ein W 124 kosten?

a) Der Kauf

Hier sollen nun noch einige allgemeine Hinweise zum Kauf eines jeden Autos aufgeführt werden.

• Die Besichtigung

Bei der Besichtigung ist bereits auf vieles zu achten. Womit Sie anfangen ist eigentlich egal, Hauptsache Sie führen alles durch. Lassen Sie sich den Fahrzeugbrief zeigen um zu kontrollieren ob es noch der Originale ist und wie viel Vorbesitzer der Wagen hatte. Versuchen Sie den letzten Besitzer telefonisch zu erreichen, um weitere Details über den Wagen (Kilometerstand, Defekte, o.ä.) zu erfragen. Lassen Sie sich das Scheckheft oder andere Belege zeigen und versuchen sie genau die Kilometer nachzuvollziehen. Gerade die Kilometerleistung der einzelnen Besitzer sollte zwischen Scheckheft und Fahrzeugbrief identisch sein. Sollte kein Scheckheft und keine einzige Rechnung vorhanden sein, würde ich gleich wieder umdrehen oder zumindest alles dreimal kontrollieren. Entweder stimmen die Kilometer nicht oder die Wartung wurde vernachlässigt. Schauen Sie sich den Wagen genau an. Finden sich vielleicht im Motorraum alte Zettel von Wartungsarbeiten? Diese mit Scheckheft und Tachostand vergleichen. Wie sieht der Lack aus? Ist er überall gleichmäßig, wenn nein könnte das auf einen Unfallschaden hinweisen. Ein weiteres Indiz dafür sind ungleiche Spaltmaße. Nehmen Sie die Teppiche im Fahrer- und Beifahrerfußraum hoch um eventuelle Verformungen oder Verrostete Stellen zu finden, die auf einen Unfall hinwiesen. Das gleiche gilt für den Kofferraum. Hier alles hochheben und das Reserverad rausnehmen um zu schauen, ob irgendwelche Schäden sichtbar sind. Passen die Abnutzungen im Innenraum zum Kilometerstand? Achtung: Der W 124 Innenraum verträgt sehr viel und sieht bei guter Pflege auch nach vielen 100tkm noch sehr gut aus. Dies ist also nicht unbedingt ein sicheres Kriterium. Wie abgenutzt sind Schalthebel, Lenkrad und vor allem die Pedale. Bei meinem Wagen mit ca. 350tkm sind lediglich der

Schaltknauf und das Brems- und Kupplungspedal leicht abgenutzt. Schauen sie sich den Wagen von unten an! Sind irgendwelche rostigen Stellen, undichte Aggregate, ausgeschlagenen Fahrwerksgummis, o.ä.. Sind die Reifen gleichmäßig abgefahren und noch nicht zu alt (max. 6-7 Jahre, erkenntlich an der DOT Nummer) Wurde eine Motorwäsche durchgeführt? Vorsicht, hier wird meistens versucht irgendeine Leckage zu vertuschen. Daher in diesem Falle eine ausgiebige Probefahrt auch mit hohem Leistungseinsatz durchführen und danach noch einmal schauen, ob auch wirklich alles trocken ist. Stimmen die Flüssigkeitsstände (Motoröl, Kühlflüssigkeit, Getriebeöl)?

• Die Probefahrt

Achten Sie vor der Probefahrt auf die Kühlwassertemperatur. Ist der Wagen bereits warmgelaufen lassen worden um mögliche Probleme beim Kaltstart zu überspielen? Wichtig und unerlässlich beim Autokauf ist eine ausgiebige Probefahrt mit wechselnden Straßenbeschaffenheiten sowie wechselnden Geschwindigkeiten. Dabei ist es am besten, das Radio auszuschalten, um mögliche Defekte auch akustisch wahrzunehmen Starten Sie im betriebswarmen Zustand den Motor ruhig noch einmal, um zu sehen, ob er auch gut anspringt. Dreht der Motor über alle Drehzahlbereiche sauber hinweg?

Schaltet die Automatik so wie oben beschrieben?

Bremst das Fahrzeug auch aus hohen Geschwindigkeiten sauber und ohne Geräusche?

Funktioniert das ABS?

Bleibt der Wagen gerade in der Spur oder zieht er nach links bzw. rechts?

Funktionieren alle Sonderausstattungen (wirklich alle, auch Klima, Fensterheber, Sitzheizung, elektr. Sitzverstellung, Tempomat, usw.???)?

Wenn dann alles in Ordnung ist und der Preis stimmt, kann man zuschlagen!

b) Die Kosten

Als erster Orientierungspunkt könnte man bei Dat (www.dat.de) mal schauen, zu welchem Marktpreis ein W124 gehandelt wird. Als zweiten Schritt könnte man sich die aufgerufenen Preise bei mobile (www.mobile.de) anschauen. Hier ist allerdings Vorsicht geboten, da hier nur die Preise stehen, die der Verkäufer haben möchte. Für wie viel das Fahrzeug dann tatsächlich weggeht erfährt man ja nicht. Aber es ist schon mal ein ganz guter Anhaltspunkt.

Das Problem liegt vielmehr darin, dass gute 124er nicht mehr an jeder Ecke stehen und bereits jetzt schon viel Schrott verkauft wird. Die Frage, was solch ein Wagen denn kosten darf ist somit sehr schwierig zu beantworten. Man sollte an das Problem vielleicht mit der Fragestellung herangehen, wie viel einem genau dieses Auto in diesem Zustand und dieser Ausstattung wert ist.

Pauschal lässt sich sagen, dass die Diesel Kombis mit guter Ausstattung und geringem Alter am teuersten (abgesehen von 500E/E500 und den AMG Modellen) sind. Die neuen 4 Zylinder sind vom Anschaffungspreis her nicht billiger als die 6 Zylinder und 400E/E420, da momentan jeder auf dem Benzinspartrip ist und auf einen niedrigen Verbrauch achtet. Im Regelfall sollte man darauf achten, dass sich die Mehrkosten eines Diesels bei Kauf und Unterhalt erst ab mind. 20tkm p.a. amortisieren. Da hat man aber noch nicht nennenswert gespart. Daher sind für Normalfahrer die Benzinmotoren empfehlenswerter, da mind. gleiche Kosten aber bessere Leistung.

Ach ja noch was, ich habe noch keinen W124 mit Vollausrüstung gesehen. Viele Händler benutzen diesen Begriff sehr gern aber er ist in 99,9% aller Fälle unzutreffend.

9. Fazit

Auch wenn auf den letzten Seiten eine ganze Menge Probleme und mögliche Fehler der Modellreihe 124 aufgezeigt wurden, bleibt am Ende festzuhalten, dass es sich hier um ein sehr robustes und komfortables Fahrzeug handelt. Zur Bauzeit des 124'ers stand der Name Mercedes noch für Qualität, dies merkt man beim 124. Gerade in der Langzeitqualität hebt sich die Mittelklasse von Mercedes gegenüber anderen Konkurrenten positiv hervor. Viele W124 lassen sich im Alltag auch bei hohen Laufleistungen problemlos über viele 10tkm bewegen. Die hier aufgezählten Mängel sind eine Zusammenstellung der dreijährigen Erfahrung des W124 Forums. Das nach gründlicher Prüfung vor dem Kauf mehrere Mängel bei einem Wagen auftreten halte ich für fast ausgeschlossen. Wenn Sie sich diese Kaufberatung ein wenig zu Herzen nehmen und bei der Besichtigung auch das ein oder andere kontrollieren, ist die Gefahr relativ gering ein schlechtes, verbrauchtes Exemplar zu erwischen. Viel Spaß mit Ihrem zukünftigen 124'er. Ich hoffe diese Kaufberatung hat Sie einigermaßen verständlich und überschaubar mit den Stärken und Schwächen der Modellreihe 124 vertraut gemacht. Diese Kaufberatung wurde nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Sie hat trotzdem keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit der aufgeführten Positionen. Für fehlerhafte Erläuterungen, Hinweise o.ä. wird keine Haftung übernommen!

Christian Höhne

*Danke an alle Mitglieder des W124 Forums, die mich tatkräftig unterstützt haben und ohne die diese Kaufberatung nicht in dieser Ausführlichkeit entstanden wäre!
Wer Druckfehler findet, darf sie behalten.*