

## Im Rückspiegel: Vor 40 Jahren kamen die C-123-Coupés

Die attraktiven Coupés der Baureihe C 123 bereichern 1977 das Modellportfolio von Mercedes-Benz. Sie haben gut ein Jahr nach den Limousinen (W 123) auf dem Genfer Automobilsalon Premiere. „Die drei neuen Typen sind eine gelungene Verfeinerung der seit einem Jahr so erfolgreichen Mittelklasse-Modelle 200 D bis 280 E, ohne auf deren moderne und ausgereifte Technik zu verzichten“, heißt es in der Mercedes-Benz-Pressemappe vom März 1977. Und weiter: „Die in Genf präsentierten Coupés wenden sich denn auch an Automobilisten, die an ihrem Fahrzeug optische Individualität und sichtbaren Elan schätzen.“

Heute gehören die Coupés der Baureihe C 123 zu den beliebten Youngtimern von Mercedes-Benz. Deshalb zählen sie auch zum Stammangebot von „All Time Stars“, dem Fahrzeughandel des Mercedes-Benz-Museums. Dieses Angebot kann das Museum den Liebhabern der Marke natürlich nur unterbreiten, wenn der Markt ein Fahrzeug freigibt. Denn wer eines der mittlerweile raren Coupés besitzt, der gibt es nur ungern wieder her.

Trotz enger optischer Verwandtschaft zu den Limousinen sind die Coupés eigenständige Kreationen. Ihre Karosserie ist vier Zentimeter niedriger und 8,5 Zentimeter kürzer. Dazu kommt die veränderte Silhouette: „Ihren unverwechselbaren Charakter erhalten die drei Typen durch die stärker geneigte Front- und Heckscheibe sowie die voll versenkbaren, durch keinen Mittelposten getrennten Seitenfenstern“, beschreibt vor 40 Jahren die Pressemappe.

Einige Karosseriedetails entsprechen der bei den Limousinen 280 und 280 E verwendeten, gehobenen Ausführung: So haben alle drei Coupé-Modelle rechteckige Breitband-Scheinwerfer, verchromte Lufteinlassgitter vor der Frontscheibe und Chromleisten unter den Heckleuchten. Ab der Modellpflege von September 1982 sind die Lufteinlassgitter in Schwarz gehalten.

Eine wichtige technische Verbesserung im Vergleich zu den direkten Vorgängern der „Strich-Acht“-Baureihe (W 114) ist die noch stabilere Sicherheits-Fahrgastzelle mit versteifter Dachrahmen-Struktur, hochfesten Dachpfosten und verstärkten Türen. Die Energieabsorption der vorderen und hinteren Knautschzone ist durch eine kontrollierte Deformationsfähigkeit von Vorbau und Heckbereich deutlich erhöht. Eine weitere Sicherheitsinnovation kommt im August 1980: Das 1978 in der S-Klasse der Baureihe 116 als Weltneuheit eingeführte Anti-Blockier-System (ABS) ist für alle Modelle der Baureihe 123 auf Wunsch erhältlich. Ab Januar 1982 folgt als weitere Sonderausstattung der Fahrer-Airbag.

Die Motoren der Typen 230 C (2,3 Liter Hubraum, 4 Zylinder, 80 kW / 109 PS), 280 C und 280 CE (beide 2,8 Liter Hubraum und 6 Zylinder, 115 kW / 156 PS und 130 kW / 177 PS) entsprechen exakt der in der jeweiligen Limousine verwendeten Ausführung. Im September 1977 kommt die Dieselsvariante 300 CD (fünf Zylinder, 59 kW / 80 PS) hinzu, die nur für den Export nach Nordamerika vorgesehen ist. Der Zweck dieses Modells ist es, den sogenannten „Flottenverbrauch“ zu senken. Im August 1981 wird der 300 CD durch den 300 CD Turbodiesel (92 kW / 125 PS) ersetzt, der nach wie vor dem Nordamerikaexport vorbehalten ist. Schon ein Jahr davor sind für alle Märkte die Vergasermodelle 230 C und 280 C aus dem Programm genommen worden. Neu ist damals der 230 CE mit mechanisch gesteuerter Benzineinspritzung und 100 kW / 136 PS, der bei einer um 25 Prozent höheren Leistung weniger Kraftstoff verbraucht.

Die Produktion der 123er-Coupés endet im August 1985 nach gut acht Jahren und insgesamt 99 884 Einheiten, 15 509 davon mit Dieselmotor. Die seltenste Variante ist der

---

280 C mit 3704 produzierten Fahrzeugen. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz C 123.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 123.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 123.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 123.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---