

Mercedes-Coupés (C124/C123/W114/W111) Legendäre Stern-Coupés



von Gerrit Reichel 15.06.2022



Mercedes 220 SEb (W111)/250 C (W114)/230 CE (C123)/230 CE (C124)

Im November 1975 begann Mercedes mit der Produktion des legendären W123. Zwei Jahre später folgte das formschöne Coupé C123, das hier auf den W111 und den W114 trifft.

Inhalt

1. [Mercedes-Coupés in der Classic Cars: Vom W111 über W114, C123 bis zum C124](#)
2. [Zur Zeit des W114 bot Mercedes nur zwei Baureihen an](#)
3. [Der erfolgreiche Mercedes C123 kam ohne Drama](#)
4. [Kurioser Gurtbringer im Mercedes C124](#)
5. [Technische Daten von Mercedes W111, W114, C123 und C124](#)

Im November 1975 begann Daimler mit der Produktion des legendären W123. Jetzt trifft das Mercedes-Coupé C123 auf seine berühmten Classic Cars-Brüder W111, W114 und C124.

Coupés wie [Mercedes](#) W111, W114, C123 und C124 sind Prestigesache. Für die Besitzer:innen, denen Exklusivität und Design wichtiger sind als Platzangebot und Preis. Und für die Hersteller. Denn stets umgibt ein Coupé die Aura des Außergewöhnlichen, des Sportlich-Eleganten. Von diesen Eigenschaften profitiert das Image einer Marke in besonderem Maße. Bei Mercedes-Benz war man sich dessen möglicherweise schon früher bewusst als woanders: "Es gehört zur Tradition unseres Hauses, auch solche beispielhaften Fahrzeuge für besonders anspruchsvolle Automobilisten zu bauen", schwelgte die Marketing-

Abteilung bereits Anfang der 60er-Jahre in typischer Unbescheidenheit. Tatsächlich hatten die Stuttgarter:innen vor dem Krieg mit Modellen wie dem 500 K von 1934 Geschichte geschrieben. Doch nach dem Krieg kamen die Coupés nicht recht in Schwung: Von der Ponton-Baureihe W128 beispielsweise wurden nur 830 Stück als Zweitürer mit festem Dach gebaut. Das sollte sich mit der Nachfolger-Baureihe W111 ändern.

Mercedes-Coupés in der Classic Cars: Vom W111 über W114, C123 bis zum C124

Um einen gebührenden Rahmen zu schaffen, legten die Mercedes-Benz-Strategen die Premiere des neuen Coupés mit der Einweihung des eigenen Museums in Untertürkheim zusammen. Die Limousine vom Typ 220 SEb war zu dem Zeitpunkt bereits bekannt und mit Beifall aufgenommen worden. Am 24. Februar 1961 bekam dann das vornehme Publikum erstmals das elegante Coupé zu sehen. Besonders auffällig: Der Zweitürer verzichtete auf die ausgeprägten Heckflossen des Viertürers und kam ohne B-Säulen aus. Dadurch ergab sich die für spätere Coupé-Generationen stilprägende Leichtigkeit. Bei heruntergelassenen Seitenscheiben erstreckte sich eine nicht enden wollende durchgehende Fensteröffnung von den vorderen Ausstellfenstern bis zum weit herumgezogenen Heckfenster. Hinzu kam eine bemerkenswerte technische Neuerung: Das 220 SEb Coupé war als erster Serien-Mercedes mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern ausgerüstet – ein unverzichtbares Attribut für einen „sportlich schnellen Reisewagen“, verkündete der Katalog. Der alte Museumsbau wurde längst abgerissen. 2016 feiert der moderne Neubau in der Mercedesstraße 100 sein zehnjähriges Jubiläum. Doch der Ruhm, den das 220 SEb-Coupé sich einst verdient hat, ist bis heute nicht verblasst. Stärkere Achtzylinder-Varianten folgten, aber der 220er blieb mit 14.173 Stück das meistgebaute Modell seiner Gattung innerhalb der Baureihe W111. Einen unmittelbaren Nachfolger auf Basis einer Limousine gab es nicht.

Zur Zeit des W114 bot Mercedes nur zwei Baureihen an

Wer heute im Internet die Modellübersicht von Mercedes-Benz aufruft, muss sich gewiss nicht einschränken bei der Wahl seines Neuwagens: Unzählige Modellreihen warten darauf, konfiguriert zu werden, von A-Klasse bis S-Klasse, ergänzt durch diverse SUV, bis hin zu V-Klasse und den Luxusablegern von Maybach. Rückblickend mag man deshalb schmunzeln, wenn man liest, wie der Hersteller vor damals seine Modellpalette anpries: "Um allen Wünschen gerecht zu werden, baut Mercedes-Benz ein fein abgestuftes Personenwagen-Programm, das sich in zwei Hauptgruppen gliedert." Gemeint waren die Modellreihen W114/115 (Strich-Acht) und die S-Klasse W108/109. Zwei Baureihen, das war's. Immerhin sorgten verschiedene Motorisierungen für eine gewisse Vielfalt. Und für Individualist:innen gab es erstmals auch in der Mittelklasse eine Coupé-Form. Die beiden Typen 250 C und 250 CE wurden 1968 der internationalen Presse vorgestellt, was in Hockenheim stattfand, wohl um den sportlichen Charakter der Fahrzeuge zu unterstreichen. Doch die Tester:innen der AUTO ZEITUNG ließen sich davon nicht beeindrucken: "Natürlich ist dieses Coupé vom Karosserie-Charakter her weniger sportlich als komfortabel", notierten sie damals. Tatsächlich hatten es sich Designer:innen und Ingenieur:innen relativ leicht gemacht – ganz im Gegensatz zum W111-Coupé, wo von den Karosserie-Rohbauteilen des Viertürers nicht ein einziges für das Coupé verwendet werden konnte. Die neuen Modelle waren eng an die Viertürer angelehnt. Hinsichtlich Fahrwerk, Antriebsstrang und Bodengruppe entsprachen die Coupés der 250er-Limousine. Karosserieseitig offenbarten sich erst ab den A-Säulen deutliche Unterschiede: Das Coupé besaß eine flachere Frontscheibe und ein 45 Millimeter niedrigeres Dach als die Limousine. Kritiker:innen störten sich am lang gestreckten Heck, das

durch die bis zu den Radausschnitten herumgezogene Stoßstange nur geringfügig kaschiert wurde. Außerdem gerieten die Coupés etwas schwerer als die 250er-Limousine. Fans wie Rudolf Beck stört das natürlich längst nicht mehr. Sein top gepflegtes 250 C 2.8-Coupé in der Farbe Herbstbeige ist Baujahr 1973. Das bedeutet, dass unter der Haube der auf 130 PS (96 kW) gedrosselte 2,8-Liter-M130-Motor aus dem 280 S arbeitet, den Mercedes in Deutschland als Ersatz für die 2,5-Liter-M114-Motoren eingeführt hatte. "Der Motor hat ein wunderschönes Drehmoment", freut er sich, "damit rolle ich im Vierten lässig daher."

Der erfolgreiche Mercedes C123 kam ohne Drama

Lange ist es her, dass Mercedes-Benz im November 1975 mit der Produktion seiner bis heute erfolgreichsten Baureihe, dem W123, begann. Dabei war die Premiere im Januar 1976 keine allzu große Sache. Statt auf einer Messe präsentierte Mercedes das Auto als erstes der Fachpresse, bei einem Festival in Südfrankreich. Auf das Coupé C123 musste die Öffentlichkeit allerdings noch ein Jahr warten, denn erst im März 1977 stand auf dem Genfer Automobilsalon der Nachfolger des Strich-Acht mit zwei Türen. Zur Markteinführung hielt man noch am Vergaser fest. Neben dem Topmodell 280 CE mit Einspritzmotor und dem 280 C rundete erstmals ein Vierzylinder mit zurückhaltenden 109 PS (80 kW) im 230 C das Angebot nach unten ab. Was hierzulande wenig bekannt ist: Auch mit Dieselmotor gab es den C123. Dabei handelte es sich zunächst um einen Dreiliter-Fünfzylinder mit 80 PS (59 kW). Später, im August 1981, folgte noch ein 300 CD-Turbodiesel mit wackeren 125 PS (92 kW). Beide Modelle wurden allerdings nur auf dem US-Markt vertrieben. Dahinter stand die Bestrebung, den Flottenverbrauch der Marke entsprechend der gesetzlichen Vorgaben der Amerikaner:innen zu senken. Beim Design hatte Mercedes – im Vergleich zum Coupé der Baureihe W114 – diesmal erheblich mehr Aufwand betrieben, um eine gefällige Optik zu erzielen. Gegenüber den Limousinen wurde der Radstand um 85 Millimeter reduziert. Dadurch ergab sich eine harmonischere Heckpartie. Im Detail lehnte sich die Optik für alle Varianten an den 280 E an, heißt: rechteckige Breitband-Scheinwerfer, verchromte Lufteinlassgitter vor der Frontscheibe und Chromleisten unter den Heckleuchtenband. Unter dem Blech schuf Mercedes erhebliche Verbesserungen bezüglich der passiven Sicherheit. Maximale Stabilität für die Fahrgastzelle war die Zielvorgabe. Dachrahmen-Struktur, Dachpfosten, Türen sowie die vordere und hintere Knautschzone wurden massiv verstärkt beziehungsweise auf optimale Deformation hin konstruiert. Von August 1980 an konnte die Kundschaft sogar ABS bestellen und zwei Jahre später gar einen Airbag – gegen deftige Aufpreise. Unser 230 CE-Fotomodell von Frank Merten in Eibengrün mit Stoff Creme – ein ehemaliger Vorführwagen der Mercedes-Benz-Niederlassung Köln, Baujahr 1983 – hat übrigens nicht nur das ABS, sondern auch eine verstellbare Zweiklang-Fanfare. Sitzheizung und elektrisches Schiebedach runden die tolle Ausstattung ab. Einfach lecker!

Kurioser Gurtbringer im Mercedes C124

In der Geschichte der Mercedes-Benz-Pkw spielten Aufpreislisten zu jeder Epoche eine wichtige Rolle. Man denke nur an das legendäre TeKaDe-Telefon für den W108 für schlanke 7400 Mark aus den Sechzigerjahren. Und bei der aktuellen C-Klasse ist es mühelos möglich, den Grundpreis durch Sonderausstattungen zu verdoppeln. Umso größer ist umgekehrt das Erstaunen, wenn ein Mercedes mal ein Komfort-Extra serienmäßig an Bord an. Die Coupés der 124er-Baureihe verblüfften in dieser Hinsicht mit einem, nun ja, besonderen Goodie: dem Gurtbringer. Er sollte ein typisches Coupé-Problem lösen. Um den Insass:innen unangenehme

Verrenkungen zu ersparen, erfand Mercedes einen automatisch ausfahrenden Arm, der die Gurtschnalle von der weit hinten liegenden höckerartigen Austrittsöffnung "in eine für Fahrer und Beifahrer griffgünstige Position" brachte. Von dieser Besonderheit abgesehen, hielten sich beim C124 die Unterschiede zur Limousine in Grenzen. Fahrwerkskomponenten, Motorisierung und Bremsen wurden zur Premiere im März 1987 unverändert übernommen. Optisch hingegen profitierte das Coupé, wie schon der Vorgänger, von einer Verkürzung des Radstandes um 85 Millimeter und einer eigenständigen Dachlinie. Zudem besaßen die Zweitürer von Beginn an die lackierten Flankenschutzleisten, welche die Limousinen erst später bekamen. Den zwei Zweiventiler-Einstands-Motorisierungen 230 CE und 300 CE folgten 1992 neue Antriebe mit Vierventil-Technik, wovon vor allem Käufer:innen der Vierzylinder-Modelle 200 CE (nur Export) und 220 CE profitierten: Sie hatten zwar mehr Leistung als die alten M102-Motoren, verbrauchten aber weniger. Unser Foto-230 CE von Bernd Herschel, ein Modell der zweiten Serie, erkennbar an den filigranen seitlichen Zierleisten aus poliertem Edelstahl, muss sich für seinen Verbrauch trotzdem nicht schämen. Das Auto verrichtet brav seinen Dienst als "Daily Driver" mit Stil und erfreut seinen Besitzer bei jeder Fahrt mit dem guten Gefühl, ein grundsolides, nicht mehr alltägliches Mercedes-Coupé zu lenken, dessen Wert langsam wieder steigt. Dass es beim Sortieren des Fünfgang-Getriebes mitunter etwas hakelt – Schwamm drüber. Und das Design wirkt auch nach mehr als 30 Jahren immer noch zeitlos. Nur das Gesicht mit seinen Breitbandscheinwerfern verrät, dass der C124 aus einer anderen Ära stammt, in der es noch keine schmal geschlitzten LED-Leuchten gab. Insgesamt entstanden bis März 1996 in Sindelfingen 141.498 Stück.

Technische Daten von Mercedes W111, W114, C123 und C124

Mercedes 220 SE (W111)

Antrieb: R6-Zylinder, vorn längs eingebaut; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: mechan. Kraftstoffeinspritzung; Bohrung x Hub: 80 x 72,8 mm; Hubraum: 2195 cm³; Verdichtung: 8,7; Leistung: 88 kW/120 PS bei 4800/min; max. Drehmoment: 189 Nm bei 3900/min; Viergang-Getriebe; Lenkradschaltung; Hinterradantrieb. Aufbau und Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie; Radaufhängung vorn: Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator; hinten: Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern, Ausgleichsschraubenfedern; v./h. Stoßdämpfer; Servolenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln, Bremskraftverstärker; Reifen: 6.70-13 Sport (ab 1960 7.25-13 Sport); Stahlräder: 5 x 13. Eckdaten: L/B/H: 4880/1845/ 1423 mm; Radstand: 2750 mm; Spurweite v./h.: 1482/1485 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1420/1870 kg; Tankinhalt: 65 l; Bauzeit: 1961 bis 1965; Stückzahl: 14.173 (220 SEb Coupé); Preis (1961): 23.500 Mark.

Mercedes 280 C 2.8 (W114)

Antrieb: R6-Zylinder, vorn längs eingebaut; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; zwei Fallstrom-Registervergaser; Bohrung x Hub: 86,5 x 78,8 mm; Hubraum: 2778 cm³; Verdichtung: 8,7; Leistung: 96 kW/130 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 216 Nm bei 3200/min; Viergang-Getriebe (Fünfgang opt. ab 1969); Mittelschaltung; Hinterradantrieb. Aufbau und Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie; Radaufhängung vorn: Doppel-Querlenker; hinten: Schräglenkerachse; v./h. Stoßdämpfer, Schraubenfedern, Stabi.; Servolenkung (opt.); Bremsen: rundum Scheiben; Reifen: 175 R 14; Stahlräder: 5 1/2 x 14.

Eckdaten: L/B/H: 4685/1790/ 1395 mm; Radstand: 2750 mm; Spurweite v./h.: 1444/1440 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1380/1900 kg; Tankinhalt: 65 l; Bauzeit: 1969 bis 1973 (vor 1972 nur für Export); Stückzahl: 10.527 (250 C 2.8); Preis (1973): 21.312 Mark.

Mercedes 230 CE (C123)

Antrieb: R4-Zylinder; vorn längs; 2-Ventiler; obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischb.: mech. Benzineinspritzung; Bohrung x Hub: 95,5 x 80,25 mm; Hubraum: 2299 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 100 kW/136 PS bei 5100/min; maximales Drehmoment: 205 Nm bei 3500/min; Viergang-Getriebe (Fünfgang opt. ab 1981); Mittelschaltung; Hinterradantrieb. Aufbau und Fahrwerk: Selbststr. Ganzstahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Federn, Dämpfer, Stabilisator; hinten: Diagonal-Pendelachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; Servolenkung (opt.); Bremsen: rundum Scheiben; Reifen: 175 R 14; Stahlräder: 5,5 x 14. Eckdaten: L/B/H: 4640/1786/ 1395 mm; Radstand: 2710 mm; Spurweite v./h.: 1488/1446 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1390/1910 kg; Tankinhalt: 65 l; Bauzeit: 1980 bis 1985; Stückz.: 29.858 (230 CE); Preis (1980): 30.837 Mark.

Mercedes 230 CE (C124)

Antrieb: R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenl. Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: elektronisch ger. Kraftstoff-einspritzung; Bohrung x Hub: 95,5 x 80,2 mm; Hubr.: 2298 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 97 kW/132 PS bei 5100/min; max. Drehm.: 198 Nm bei 3500/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb. Aufbau und Fahrwerk: Selbststr. Stahlkarosserie; Radaufhängung vorn: Dreieckquerlenker, Dämpferbeine; hinten: Schräglenker; Dämpfer, Schraubenfedern; v./h. Stabilisator; Servolenkung; Bremsen: rundum Scheiben, vorn innenbel., ABS; Reifen: 195/60 R 15; Stahlräder: 7 x 15. Eckdaten: L/B/H: 4655/1740/ 1394 mm; Radstand: 2715 mm; Spurweite v./h.: 1501/1491 mm; Leer-/Gesamtgew.: 1380/1880 kg; Tank: 70 l; Bauzeit: 1987 bis 1992; Stückz.: 33.675 (230 CE); Preis (1992): 63.042 Mark.



von Gerrit Reichel

Unser Fazit

Ob als nicht alltägliches Youngtimer-Alltagsauto oder als top-gepflegter Oldtimer: Jedes dieser vier Mercedes-Coupés strahlt sie aus, die unglaubliche Solidität und unaufdringliche Eleganz der Autos mit dem Stern. Bis in die Achtzigerjahre baute kaum ein Großserien-Hersteller so hochwertige, haltbare und prestigeträchtige Fahrzeuge. Wer heute eines davon besitzt, darf sich über steigende Marktwerte freuen. Wer ein Mercedes-Coupé sucht, sollte im Zweifel das teurere, aber technisch bessere Auto wählen. Das Angebot ist groß. Kenner:innen suchen nach besonders hochwertigen Ausstattungen und sortieren nicht originale Exemplare aus (oder rüsten zurück, was bei den nachträglich verbauten Doppelscheinwerfern des von uns gezeigten 220 SEb nötig wäre).