



# Mercedes-Benz



MERCEDES-BENZ

MERCEDES-BENZ

KAUFBERATUNG W123

# KAUFBERATUNG W123

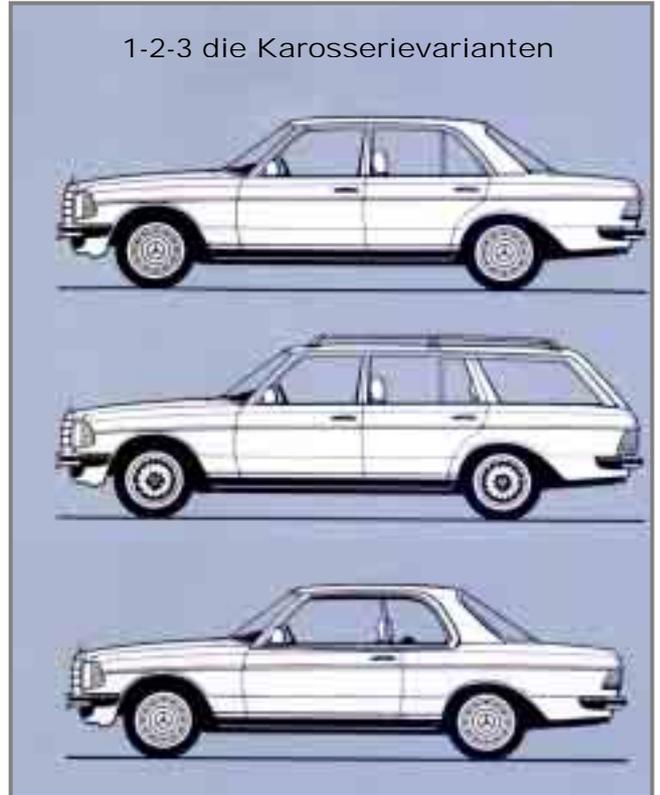
Mit jedem vollbeladenen Autotransporter gen Afrika werden sie weniger, die letzten Stuttgarter Chrommodelle der Baujahre 1976 bis 1985. Wer soll auch Autos kaufen, bei denen der jährliche Unterhalt eine größere Finanzkraft erfordert als die Anschaffung des Wagens. Wir sollen, denn jetzt ist noch Zeit, die Spreu vom Weizen zu trennen und wirklich gute Exemplare zu retten, bevor sie aus Versehen zum Sameltaxi für Timbuktu umfunktioniert werden.

## Auswahlqual

Sieht man von den Langversionen und den Fahrgestellen für Sonderaufbauten ab, haben wir drei Karosserieversionen zur Auswahl: Limousine, Coupé und Kombi. Für die Limousine spricht ihre klassische traditionelle Form, sie ist durch und durch Mercedes. Ein weiterer Vorteil ist das große Angebot und der günstige Preis. Das Coupé war bei seinem Erscheinen der Wagen mit den weltweit längsten Lieferfristen. Nicht umsonst, die Linie des Zweitürers auf der verkürzten Bodengruppe ist elegant und chromglänzend nobel ohne protzig zu sein, und schon die beliebten Vierzylinder hatten die gleichen Nobeldetails wie sonst nur die 280er Limousinen (Chromstoßstangenecken, Breitbandscheinwerfer...). Der Kombi schließlich war ein bedeutender Trendsetter für unsere heutige Freizeitgesellschaft. Er ist momentan noch hoch im Kurs, weil er so praktisch ist. Da aber die Alltagsbelastbarkeit von allmählich billiger werdenden neueren Modellen (124..) doch besser ist und man sich bei einem wirklich guten Wagen nicht mehr traut etwas einzuladen, wird man sich fragen, was das soll, so ein Riesenauto spazieren zu fahren. Auch der heute teure Zweitürer wird nach meiner Einschätzung seinen Beliebtheitsvorsprung nicht halten können, denn die Coupés fallen als einzige Variante nicht dem Massenexport zum Opfer, und wenn dann erst jeder zweite 123 ein Coupé ist, wird es langweilig auch eines zu haben. Wenn ich jetzt behaupten würde, die Limousine wäre somit die Kapitalanlage des beginnenden einundzwanzigsten Jahrhunderts, ist das sicher Unsinn, sie wird nur irgendwann aus ihrem derzeitigen Mauerblümchendasein erwachen.

Äußerlich haben die 123er kein auffälliges Facelift erhalten, die Innenausstattung lässt sich jedoch in drei Evolutionsstufen einteilen. Die erste Serie bis September 79 erkennt man an den Ohrensesselkopfstützen (die im übrigen betonhart sind), die zweite an deutlich kleineren Softkopfstützen und die dritte ab September 82 daran, dass bei Stoffausstattung nun die gesamte Sitzfläche stoffbezogen

1-2-3 die Karosserievarianten



ist. Bei Leder, MB-Tex oder Velour ist eine Unterscheidung natürlich schwieriger, aber durch weitere Details möglich. Serie 3 gegenüber 2: Breitbandscheinwerfer und Holzeinlage Armaturenbrett alle Typen (vorher nur 280er, Turbodiesel und Coupé), geänderte Säulenblenden, für besseren Fondbeinraum ausgeformte Vordersitzlehnen, und Tachonadeln ohne Chromkappe sowie Economy-Anzeige (Benziner).

Bilder rechts:

Eins - Zwei - Drei - die Varianten der Innenausstattung

Bild unten: „für diese späte Susführung ist es schon zu spät“



### FgNr. - Verkaufsbezeichnung

123.020 - 200 (M115)  
 123.023 - 230  
 123.026 - 250  
 123.028 - 250 lang  
 123.030 - 280  
 123.033 - 280E  
 123.120 - 200D  
 123.123 - 240D  
 123.125 - 240D lang  
 123.126 - 220D  
 123.130 - 300D  
 123.132 - 300D lang  
 123.220 - 200 (M102)  
 123.223 - 230E

123.043 - 230C  
 123.050 - 280C  
 123.053 - 280CE  
 123.243 - 230CE

123.000 - 230 Fahrgestell  
 123.003 - 250 Fahrgestell lang  
 123.007 - 280E Fahrgestell lang  
 123.083 - 230T  
 123.086 - 250T  
 123.093 - 280TE  
 123.102 - 240D Fahrgestell  
 123.103 - 240D Fahrgestell lang  
 123.105 - 300D Fahrgestell lang  
 123.183 - 240TD  
 123.190 - 300TD  
 123.193 - 300TD turbo  
 123.200 - 230E Fahrgestell  
 123.280 - 200T  
 123.283 - 230TE



## BRAVE BASIS

M115.938 als 200 mit 94 PS und M115.954 als 230 mit 109PS. Der auf dem 190SL Motor von 1955 basierende Treibsatz ist schlicht alt, laut, rau und nur in den stärker rostenden Frühversionen bis Juni 1980 verbaut. Für die alltägliche Nutzung ist das alles nicht so toll, dafür hat es "Oldtimerappeal".

M102.920 mit 109 PS im 200 ab Juni 1980 ist genauso wie der M102.980 mit 136 PS im 230E ein neukonstruierter Vierzylinder mit modernem Querstromkopf und hoher Leistung bei geringem Verbrauch. Einzig das etwas gequälte Geräusch und die Neigung zum plötzlichen Motor-tod bei Vernachlässigung der Wartung ist zu bemängeln.

M123.920, der 250 mit zunächst 129 und dann ab September 1979 140 PS. Der kleine Sechszylinder ist ein Baukastenprodukt aus diversen Altaggregate mit bisweilen endlosem Durst und deshalb wirklich nur dem zu empfehlen, der beabsichtigt den 123er nur wenig, aber dafür kultiviert zu bewegen.



## DARF ES EIN BISSCHEN MEHR SEIN ?

Die 280er haben gegenüber den kleineren Modellen andere Polstermuster (auch bei Frühversionen schon in der Türverkleidung), Chromluftgitter (später nicht mehr), Chromstoßstangenecken (nicht beim Kombi), von Beginn an Holzleiste im Armaturenbrett, Breitbandscheinwerfer und Chromleisten unter den Rücklichtern.

M110.923, der 280 mit 156 PS, ein ausgestorbenes Frühmodell (bis Juni 1981) mit heute kaum beherrschbarer Vergasertechnik (gleiches Monster wie im 250), irgendwie nicht schön, aber selten, ein nettes Auto für den reinen Sonntagsbetrieb eben; wie der 250.

M110.984 im 280E mit anfangs 177 und ab April 78 wieder 185 PS ein idealer Autobahn-Reisewagen mit bei hoher Drehzahl leistungsstarkem Sechszylinder, in der Stadt und mit der wegen der unkomfortablen Schalterei trotzdem unbedingt empfehlenswerten Automatic aber lahm und versoffen. Ein 230E ist da nicht langsamer.



## SELBSTVERSTÄNDLICH SELBSTZÜNDER

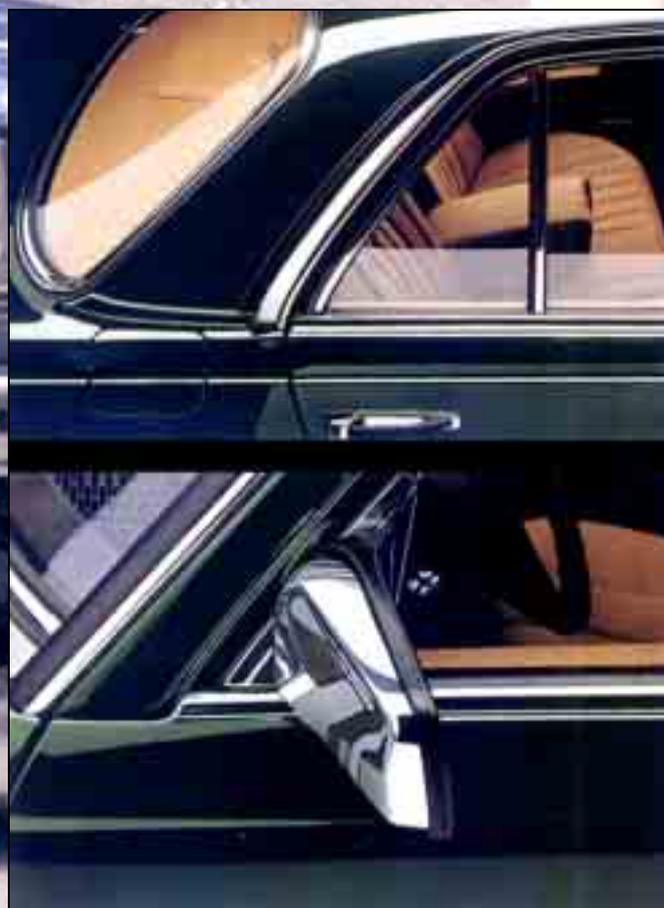
OM615.940 der 200D lebte bis Februar 1979 mit 55PS, danach mit 60PS und Schlüsselstarter, er war Standardantrieb für Jahrzehnte, wie schon immer für unermüdlich Müde; die konsequenteste Art Mercedes-Diesel zu fahren. Natürlich ist die späte Version vorzuziehen.

OM615.941 Als 60 PS 220D eine mit der Leistungsanhebung des 200D ausgestorbene Frühversion, der man eher zufällig begegnet, außer der rostanfälligen Karosserie spricht nichts gegen einen 220D.

OM616.912 im 240D bis August 1978 noch 65PS danach 72PS. Eigentlich der optimale Diesel, nicht zu klein und nicht zu mächtig; besonders die späte Ausführung fährt sich deutlich angenehmer als die kleineren Modelle.

OM617.912 auch beim 300D wurde die Motorleistung im September 1979 von 80 auf 88 PS erhöht; der Fünfzylinder ist ein grollender Schiffsdiesel, die späte Version ist erste Wahl, mit bravem Verbrauch bei spürbarem Drehmoment; die Überarbeitung der Dieselmotoren brachte nicht nur eine Mehrleistung, sondern auch niedrigeren Verbrauch und verbesserte Laufkultur.

OM617.952 300turbo-diesel mit 125PS Er hat eine Sonderstellung, denn es gab ihn im Inland nur im Kombi. Historisch ist dieser erste Turbodiesel sehr bedeutend, aber praktisch bietet er nur Fahrleistungen eines 230E mit enormem technischen Aufwand, der bei Ausschöpfung der Leistung nicht lange hält, manch ein Turbo platzte schon nach 50 Tkm.



Nach der Beschreibung der möglichen Karosserieversionen, der Vorstellung der Modellpflegemaßnahmen und dem Motorisierungsüberblick bleibt im Prinzip die späte 230E Limousine als erste Wahl übrig. Gut, dass dies schon von den Erstkäufern so gesehen wurde, denn die meisten 123er am Markt sind späte 230E Limousinen, wir müssen jetzt "nur noch" die richtige finden.

## Blech oder Blechen ?

Die Rostanfälligkeit des W123 zeigt eine starke Streuung. Besonders frühe Modelle können mit 50.000km schon schrottreif sein, während späte Fahrzeuge auch 250.000km überleben können ohne mit dem Schweißapparat Bekanntschaft zu schließen. Es ist nicht notwendig ein offensichtlich geschweißtes Exemplar zu kaufen, wenn es nicht gerade ein besonders frühes Modell sein soll. Ein rostfreier Serie 1 Wagen ist eine absolute Rarität, während insbesondere die Fahrzeuge ab September 82 auch ohne große Pflege sehr langlebig sind. Der Rost beißt zuerst in die Ecken der Vorderkotflügel unterhalb der Stoßstange. Das ist dermaßen "serienmäßig", dass fast schon Misstrauen angebracht ist, wenn dort kein Rost zu finden ist. Sind die Kotflügel nämlich bereits erneuert worden, ist zunächst nach dem Grund zu forschen. Unfälle die nicht hundertprozentig senkrecht eingetroffen sind hinterlassen beim 123er sehr schnell einen verzogenen Vorderwagen, weil die weichen vorderen Rahmenausläufer, die im Motorraum absolut gerade verlaufen müssen, erst auf Höhe der Vorderachse eine solide Querverbindung haben. Die Passung der Frontpartie sollte deshalb kritisch beäugt werden. Insbesondere bei Fahrzeugen ohne die ab 09.82 verbauten Radhausschalen ist eine sorgfältige Abdichtung der neuen Kotflügel zur oberen Stehwandverschraubung wichtig

Vollbild:  
Chronisches Leiden: Kotflügelecke vorn.  
Bild rechts: So sieht's neu aus.



**vdh**

www.mercedesclub.de



Bild links - Bild oben: Bis diesem Radlauf läuft es nicht! Kombis rosten am liebsten hinten rechts!



Bild unten:  
... oft gar nicht erhebend: die Wagenheberaufnahmen ...

Der hintere Schottwandablauf (hängt wie ein Filmdose an der Stirnwand) ist bei allen Versionen gern verstopft, weshalb sich Schmodder unter Bremskraftverstärker und Batterie sammelt und dann in den Innenraum durchrostet. Ein Stockwerk höher rostet auch der Bereich um die Haubenaufstellerbefestigung, etwas weiter vorn quillt die Verstärkung oberhalb der Stoßdämpfer.

Auch um die Wagenheberaufnahmen findet sich häufig hässlicher Rost, der noch nicht unsachgemäß behandelt worden sein darf. Insbesondere an den hinteren Schwellerenden dürfen keine übergebratenen Reparaturbleche zu finden sein!

Die Innenschweller schwächeln auf Höhe der B-Säule und auch die hinteren Radläufe quellen frühzeitig. Das Abschlussblech rostet unterhalb der Rücklichter bzw. ausgehend vom Kofferraumquerträger; ein Blick in die Reserveradmulde gehört zum Programm.

Mit diesen Rostansätzen bzw. bereits erfolgten Ausbesserungen kann man noch leben, wobei speziell Reparaturen der Radläufe ausgesprochen teuer werden können, ebenso wie Seitenteil-Rost in den hinteren Ecken der Seitenscheibe des Kombi. Mehr Rost sollte man jedoch nicht akzeptieren. Hat die braune Pest schon die hinteren Längsträger am Übergang zu Radkasten und Innenseite der Wagenheberaufnahmen befallen sollten wir das Weite suchen.

Gefälschte Fahrgestellnummern sind äußerst selten, werden aber bei seltenen Modellen (300turbo) und mit dem Näherrücken des H-Kennzeichens wahrscheinlicher, deshalb kann ein Blick auf den Stirnwand-Schweißfalz oberhalb der Nummer nicht schaden.

## ANBAU- ODER AUSBAUTEILE

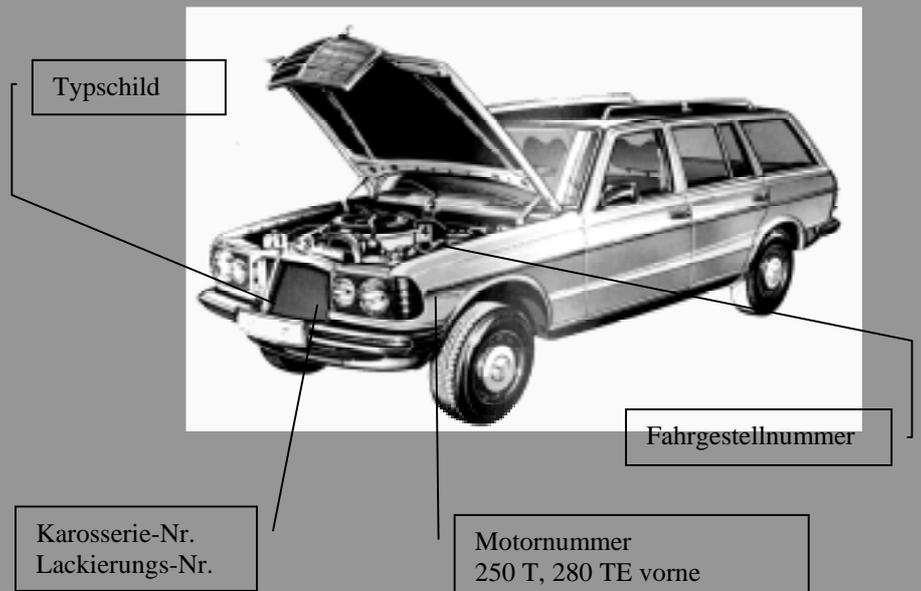
Anbauteile rosten natürlich auch, wobei die Türen das gern unter der Gummikante verbergen wollen, wie auch Kofferraumdeckel bevorzugt von der unteren Leiste ausgehend gammeln. Kombiheckklappen rosten auffällig an allen Enden und Ecken - besonders gern im Staubereich der unteren Scheibendichtung. Merkwürdigerweise rosten auch Kombi-Motorhauben stärker als die der übrigen Modelle, ein Leiden, das wohl über das Werk Bremen von Borgward erbt wurde.

*Bild links unten: „dann wird's teuer“.*

*Bild rechts unten: „typisch Kombi“.*



Vollbild: „Die Chassisecke vor dem Hinterrad von unten im Sollzustand; wäre hier reparaturgeschweisst, dann Finger weg!“



Typschild

Fahrgestellnummer

Karosserie-Nr.  
Lackierungs-Nr.

Motornummer  
250 T, 280 TE vorne





## Technik oder Skeptik?

Die Technik des 123 ist unspektakulär an sich und ebenso in der Defektanfälligkeit. Die Motoren halten problemlos 200.000 km, wenn das Serviceheft sauber geführt ist. Bewährte Standardtestes wie zweisekündiges Motorbremsen bei hoher Drehzahl (Qualm?) und der Blick auf den Öldruckmesser (warm nicht unter 1,5 bar) führen selten zu Beanstandungen. Bei Dieselmotoren verschafft natürlich ein Kompressionstest letzte Gewissheit, doch genügt es eigentlich, den Öleinfülldeckel nur lose aufzulegen - er sollte ruhig liegen bleiben und nicht springen. Ein im Leerlauf schüttelnder M102 könnte einen Ventilschaden haben, weil sich die Ventile bei zu wenig Ventilspiel und zu viel Dauervollgas übermäßig längen und schließlich am Rand schmelzen. Wenn der Verkäufer einer Rüttelplatte also von "braucht mal Zündkerzen" spricht, dann soll er die halt bitte noch einbauen. Auch der Turbodiesel darf im Leerlauf nicht das ganze Auto zum Wackeln bringen, auch hier lässt sich harmloses Schütteln so leicht an der Pumpe nachjustieren, dass der Verkäufer noch beweisen sollte, dass kein ernstes Problem vorliegt. Den Solex 4A1 Vergaser von 250 und 280 kann heute kaum noch eine Werkstatt einstellen, wenn der Verkäufer eine kennt, ist das besser so. Der Auspuffkrümmer der 102er Motoren neigt zu Rissen, wenn bei solch einem Fahrzeug ein Kat nachgerüstet ist kann der Kat und über eine verwirnte Regelung sogar der Motor Schaden nehmen. Wirkt ein Diesel mit nachgerüstetem Oxikat außergewöhnlich schlapp und wie zugeschnürt, dann ist möglicherweise der Kat durch zu viel Kurzstreckenbetrieb zugeruht, was langfristig den Motor umbringt.

Die Getriebe sind nahezu unverwüsthlich, nur die Turboautomatic hat Probleme mit dem hohen Motor-Drehmoment, das zudem an eine lange Achse übertragen werden muss. Die Achsen selbst singen gelegentlich ein klagend Lied, sind aber erst dann erneuerungsbedürftig, wenn sie beim untertourigen Rollen marker-schütternd rumpeln.

Fahrwerkseitig stören gelegentlich defekte vordere Traggelenke (knarrt es beim Einfedern? lässt sich das Rad bei aufgebocktem Wagen "spielend" anheben?). Spielend ist oft auch die Lenkung: Sie lässt sich nur begrenzt nachstellen. Wenn das Lenkrad nach dem Abbiegen nicht sauber von allein zurück läuft, ist das ein Indiz für eine schon zu weit nachgestellte Lenkung. Aus Sicherheitsgründen sollten stark verrostete Vorderfedern sofort nach dem Kauf gewechselt werden, weil sie durch die Kerbwirkung der Rostporen (vgl. Fliesenschneider) sonst schlagartig brechen können und dabei wegen der starken Wölbung schlicht herausfliegen, woraufhin sich der betroffene Reifen oben im Radkasten verkeilt... Im Hinterachsbereich fallen nur Fahrzeuge mit Niveauregulierung (Serie im Kombi) aus dem Rahmen. Fahren diese Wagen schwammig oder im Gegenteil hart hüpfend kann das schnell teuer werden. Manchmal sind besonders bei Niveaufahrzeugen mit hoher Laufleistung die Schräglenker unterhalb der Federn ringförmig durchgerostet und gerissen! Undichte Manschetten der Antriebswellen lassen sich am "günstigsten" durch einen Wechsel der ganzen Welle reparieren (MB-Preis rund 500 EURO, im Zubehör billiger). Die Kontrollleuchte des optionalen ABS muss beim Einschalten der Zündung aufleuchten, sonst nicht.



Die Vorderachse ist ungefähr so fragil, wie das hier aussieht...



## Schönheitspflege

Die Fahrersitze wurden im Laufe der Bauzeit konsequent "verschlimmbessert": mit der Serie 2 kam ein Federkern zum Einsatz, der vorzeitig zu Boden sinkt und dass die "Vollstoff"-Sitzflächen und vor allem -Lehnen schneller verschleifen als die mit Kunstlederbacken versteht sich von selbst. Frühe Sonnenblenden verlieren schnell an Farbe, späte an Halt. Schlapp sind oftmals auch die oberen Fußraumverkleidungen: die Befestigung an der Stirnwand erfolgt durch in die Stirnwanddämmung regelrecht hineinbetonierte Schlitze, die sich nach einem Ausbruch oder gar notwendigen Schweißarbeiten nur schwer nachbilden lassen. Bei Fahrzeugen ohne Colorverglasung reißen die Armaturenbretter gern, besonders blaue. Beim Kombi ist häufig der Laderaumteppich durch ungeeignetes Lade-"Gut" versaut oder eingedrungenes Wasser verschimmelt. Aus diesem Grund sollte man auch unbedingt unter die Laderaumklappe bzw. die optionale Kinderbank sehen. Der Bodenbelag ist ansonsten robust und die Hutablagen leiden nur bei militanten Laternenparkern unter der Sonne und bei Musikliebhabern unter der Säge. Letzteres gilt auch für die Türverkleidungen. Bei der Vielzahl der Ausführungen und Farben ist Ersatzbeschaffung schwierig. Die eng anliegenden unteren Schachtdichtungen der Seitenscheiben halten häufig Sand fest, der dann die Seitenscheiben massiv zerkratzt. Frontscheiben mit Steinschlag sind natürlich ärgerlich, aber noch vergleichsweise leicht zu erneuern, da sie herkömmlich montiert und nicht verklebt sind. Die Chromleisten um die Scheiben sind aus Aluminium und deshalb sehr kratzempfindlich. Beim 280er und den Coupés verblasst der Chromglanz der Stoßstangenecken schnell; natürliche Scheußlichkeit kommt hier von innen: durch Schmutzablagerungen rosten die Ecken durch. Bei den Scheinwerfern kommt es gelegentlich zu Verwechslungen, es gibt sie als geschmackvolle Breitbandausführung oder als stets merkwürdig dreinbli-

ckende Glotzaugen und das jeweils mit manueller oder pneumatischer Höhenverstellung. Es heißt so schön, eine Anhängerkupplung ist ein Grund ein Auto nicht zu kaufen, eine Klimaautomatic sind zwei Gründe dafür. Ob frühe oder späte Ausführung, beide Anlagen sind in der Funktion unbefriedigend, stör anfällig und haben astronomische Reparaturkosten; man kann mühelos den Gegenwert eines guten 123 hineinreparieren ... ..



Originale Radios mit perfekt zur Lüftung passenden Waschmaschinenknöpfen, oder ab August 1980 auch als neumodischer Taschenrechner



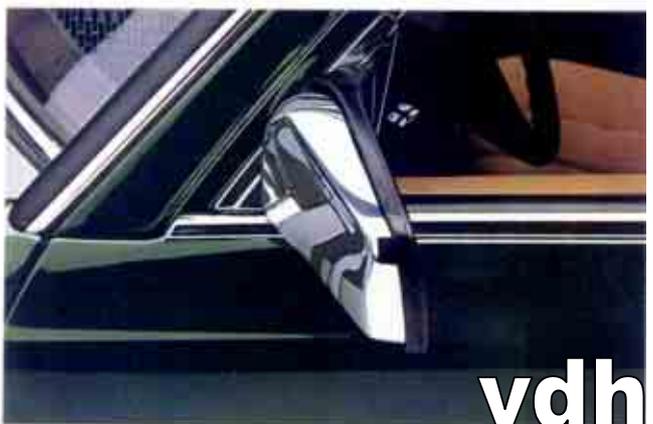






**vdh**  
www.mercedesclbus.de





**vdh**  
www.mercedesclub.de

### Preise (Stand Januar 2002)

Die Preise sind sehr uneinheitlich: vom Erstbesitzer meist billig, vom Liebhaber stolze Preise, Schrott ist überteuert wegen der Exportkonkurrenz, als Geheimtip ist der 250 ausgesprochen billig, hier gibt es gelegentlich 100.000km Autos unter 1000 EURO.

**W**omit wir bei den Zahlen wären. Eine schöne 230E Limousine mit rund 100.000km kostet etwa 2.000.- bis 2.500.-Euro. 200er sind etwas billiger, 280E's nur dann teurer, wenn sie umfangreiche und geschmackvolle Sonderausstattungen mit sich tragen, doch sind mehr als 3.500 EURO kaum zu erzielen. Für einzelne Sonderausstattungen entwickelt sich mittlerweile ein fester Markt, beim Gesamtfahrzeug beeinflusst das jedoch eher die Verkaufbarkeit als den Preis. Nur in den unteren Zustandsklassen spült der Schlachtgedanke die Preise gut ausgerüsteter Modelle nach oben. Von regelbestätigenden Ausnahmen abgesehen verharren Diesellimousinen auch im Topzustand bei höchstens 2.000.- EURO:

Für den klassischen Liebhaber ist die hohe Steuer abschreckend und der Fahrspaß zu gering, der klassische "Dieseluser" legt nicht so viel Wert auf ein im Detail perfekt erhaltenes Schmuckstück.; mittelmäßige Diesel lassen sich deshalb leichter verkaufen als entsprechende Benziner.

Herausragende Kombis unter 150.000 km bringen es je nach Ausstattung auf bis zu 4.000.- Euro, wenn sie ein Kenner für weniger als die Hälfte aus Opas Garage geholt hat. Coupés unter 100.000km sollen sogar schon die 5000.- EURO Schallmauer durchbrochen haben, als es noch eine echte 10.000.-DM Schallmauer war.

Manche befällt auch angesichts der sinkenden Zulassungszahlen eine gewisse Hysterie, aber keine Panik, heute ist es leichter einen guten /8 zu finden als vor 10 Jahren, weil sie inzwischen aus dem Dornröschenschlaf erwacht sind und über verstreute Regionalzeitungen und den guten Tip vom Nachbarn den Weg auf den übersichtlichen Liebhabermarkt gefunden haben, der von 2 Zeitschriften und vielleicht 3 Internetadressen dominiert wird.

In den nächsten Jahren wird ein Run auf die frühen Modelle einsetzen, wenn das H-Kennzeichen in greifbare Nähe rückt. Die Karossen dieser Wagen sind aber gegenüber den späteren um so vieles schlechter, dass eine fachgerechte Restauration teurer wird als jeder Kfz-Steuer Unterschied, besonders bei Kat-Nachrüstung.

Deshalb auch schnell noch ein Wort zu den Unterhaltskosten: Sämtliche Benzinmotoren vertragen klaglos bleifreies Super-Plus, die M115er sogar schlichtes Super ohne Verstellung des Zündzeitpunktes. Zusatzadditive sind erstens nicht notwendig und eigentlich noch mal erstens von Mercedes nicht freigegeben; es wird lediglich eine Halbierung der Ventilspielprüfintervalle empfohlen. Die serienmäßige Steuereinstufung ist eher grauenhaft, mit Schlüsselnummer 00 kosten 100ccm satte 25,36 EURO beim Benzin und 37,58 EURO beim Diesel! Die Simplel-Nachrüstung mit Schlüssel 77 kostet rund die Hälfte, ein

Bild rechts:

„Irgendwann fiel auch seine letzte Klappe, oder das tragische Ende eines Turbodiesels“ in der Hauptrolle: 123 der Kombi

Bild unten:

„mittlerweile artgerechte Haltung: Winterschlaf“



Wurm Benzin mit Nr. 25 nur 6,14 EURO, was aber nicht in allen Bundesländern anerkannt wird. Dafür wird wieder manch ein 00-Diesel automatisch so versteuert als wäre 05 eingetragen (33,29 EURO) ... späte 123-Diesel (ab ca. 10.84) sind steuerlich noch deutlich günstiger. Es erinnert an ein Lotteriespiel, die aktuelle ADAC Übersicht weist aberwitzige 79 (neunundsiebzig) verschiedene Steuerschlüssel aus, über die man als Altwagen-User nicht wirklich lachen kann, zumal sich das ja auch jederzeit wieder ändern kann. All dies sind jedoch nur Vorab-Überlegungen, ob man sich so einen Wagen überhaupt leisten möchte, ein schlechteres Auto nur wegen einer momentan geringeren Steuer zu kaufen, zahlt sich langfristig nicht aus.

Im Übrigen sei daran erinnert, dass in dieser Preisklasse nur sehr zurückhaltend Kritik am Zustand eines Wagens geübt werden soll, für 2.000.- EURO kann man keinen Neuwagen erwarten und auch nicht mit perfekter Ausbesserung eventueller Mängel rechnen. Nur bei überbeuerten Coupés und Kombis sollte man kein Blatt vor den Mund nehmen, wenn offensichtlich ein Rosstäuscher am Werk war.

michael rohde ■



Bild oben:

„Schöne Nummer. aber kein ganz so schönes Auto mehr“

Bilder mitte: „Blitzsaubere Alufelgen deuten auf ein Liebhaberfahrzeug hin, sie benötigen extrem viel Pflege“