

---

## Im Rückspiegel: Vier Augen feiern Silberhochzeit

1995 stellt Mercedes-Benz die Baureihe 210 vor. Erstmals schaut die E-Klasse mit vier Augen in die Welt und erhält umgehend einen Red-Dot-Designaward. Ein weiteres Novum ist die Einteilung der oberen Mittelklasse in die drei Ausstattungslinien „Classic“, „Elegance“ und „Avantgarde“. Mit an Bord waren unter anderem eine Traktionskontrolle (ETS) und ein Gurtkraftbegrenzer und, als Weltpremiere, Seitenairbags.

Mit den Typen E 200, E 230, E 280, E 320 und E 420 sowie E 220 Diesel, E 290 Turbodiesel und E 300 Diesel geht die neue E-Klasse 1995 an den Start. Die Leistung reicht von 95 PS (70 kW) im E 220 Diesel bis 279 PS (205 kW) im E 420. Im September 1995 präsentiert Mercedes-Benz auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) das Spitzenmodell E 50 AMG mit 347 PS (255 kW). Über die gesamte Laufzeit werden die Antriebe weiter modernisiert und angepasst. Weitere Modelle ergänzen die Palette – darunter 1998 der E 220 CDI mit Common-Rail-Direkteinspritzung sowie im Jahr 2000 der E 200-Kompressor. Ab 1997 halten schließlich die neuen V-Motorenbaureihen M 112 und M 113 mit drei Ventilen Einzug in die E-Klasse.

Als echtes Raumwunder mit dem größten Ladevolumen seiner Klasse punktet das T-Modell, das im März 1996 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wird. Bei Bedarf stehen gewaltige 1975 Liter Gepäckraum zur Verfügung. Die automatische Niveauregulierung an der Hinterachse gehört zur Serienausstattung. Sonderausstattung hingegen ist eine gegen die Fahrtrichtung montierte Sitzbank mit Dreipunktgurten im Gepäckraum, die das T-Modell zum Siebensitzer macht. Im Gegensatz zu ihrem direkten Vorgänger ist die E-Klasse der Baureihe 210 weder als Coupé noch als Cabriolet erhältlich. Dieses Segment führen die entsprechenden CLK-Varianten der Baureihe 208 von 1997 an fort.

Im Juni 1999 erhält die E-Klasse der Baureihe 210 eine Modellpflege. Seit der Premiere sind bis dahin über eine Million Fahrzeuge verkauft worden. Neben einer dezenten Karosserieüberarbeitung wird die Serienausstattung erweitert, etwa bei den Sicherheitsmerkmalen. Beispielsweise erhalten nun alle Typen das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP, Sidebags vorn sowie Windowbags, während Sidebags im Fond auf Wunsch lieferbar sind.

Passend zur Tradition der E-Klasse bietet Mercedes-Benz über Limousine und T-Modell hinaus auch von der Baureihe 210 weitere Varianten an. So gibt es ein Fahrgestell mit 737 Millimeter längerem Radstand und entsprechenden Verstärkungen, das beispielsweise als Basis für Krankenwagen verwendet wird. Mercedes-Benz bietet die Baureihe 210 zudem ab 1995 in Sonderschutzausführung an. Erhältlich sind die Typen E 320 und E 420/E 430 in der Sonderschutzklasse B4. Den E 420/E 430 gibt es zusätzlich in der Sonderschutzklasse B6 – weltweit das einzige Fahrzeug der gehobenen Mittelklasse mit einer so starken Panzerung.

Im Januar 2001 präsentiert Mercedes-Benz die E-Klasse-Limousine der nachfolgenden Baureihe 211. Mit diesem Debüt endet die Produktion der Limousine der Baureihe 210 nach 1.374.409 Fahrzeugen. Sie hat sich mit einem durchschnittlichen Absatz von mehr als 200.000 Fahrzeugen pro Jahr als meistverkaufte Business-Limousine der Welt etabliert. Der Anteil der E-Klasse in diesem Marktsegment beträgt durchschnittlich 24 Prozent, in manchen Ländern sogar mehr als 40 Prozent. Das T-Modell der Baureihe 210 bleibt noch bis Jahresende im Programm. Von ihm werden von 1996 bis Dezember 2002 mehr als 257.121 Fahrzeuge produziert. Das macht insgesamt über 1,6 Millionen Fahrzeuge der Baureihe 210 in acht Jahren Bauzeit.

Der W210 ist besonders als Reiseauto mit üppigen Platzverhältnissen, einem für damalige

---

Verhältnisse herausragend komfortablem Fahrwerk und ausgereifter Technik bekannt. Anfangs wurden der als unzerstörbar geltende Turbodiesel-Motor OM 606 (300 Diesel) aus dem W124 übernommen. Auch der solide 3,2-Liter-V6-Motor im E 320 ist für hohe Laufruhe und Haltbarkeit bekannt. Der in der Modellpflege eingeführte 200 Kompressor gilt ebenfalls als langlebiger und durchzugsstarker Motor mit moderatem Verbrauch – ebenso wie der 220 CDI, der bereits mit Common-Rail-Einspritzung und moderner Drehmomentkurve, sowie einem geringen Verbrauch von etwa sechs Litern Diesel, glänzen konnte.

Negative Schlagzeilen machte der W210 durch extreme Rostprobleme, die vor allem auf schlechte Blechqualität des damaligen Zulieferers, mangelnden Korrosionsschutz und neue Lacke auf Wasserbasis zurückzuführen sind. Trotz der soliden Technik sind heute kaum mehr unversehrte Modelle auf dem Markt erhältlich. Deutlich weniger Rost weisen die V8-Modelle E 420, E 430 sowie E 50 und E 55 AMG auf. Insider verweisen zudem auf Fahrzeuge, die im Werk Bremen produziert wurden. Hier soll der Korrosionsschutz deutlich besser sein. (ampnet/deg)

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz E-Klasse Baureihe 210 (1995-2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse Baureihe 210 (1995-2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse Baureihe 210 (1995-2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse Baureihe 210 (1995-2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz E-Klasse Baureihe 210 (1995-2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---