



Mercedes-Benz E-Klasse (1995-2002) Diesel

Youngtimer mit Komfort und Platz

Der geräumige Wagen vermittelt höchsten Fahrkomfort, bietet für damalige Verhältnisse hohe passive wie aktive Sicherheit und punktet beim Raumangebot. Das Kofferraumvolumen im Kombi (T-Modell) ist eines der größten in der Geschichte der Kombis überhaupt. Probleme gab es anfangs hauptsächlich bei der Elektronik. Viele Exemplare werden von teils krassem Rostbefall heimgesucht. Trotz des anfangs sehr schlechten Rufes erwies sich die Baureihe als Dauerläufer - das beweisen viele Exemplare (vor allem Diesel) mit extrem hohen Laufleistungen (teils über 500.000 km). In der ADAC Pannenstatistik taucht die Baureihe aufgrund des Alters nicht mehr auf. Auch beim TÜV gibt es zum Abschneiden bei der HU keinerlei Daten mehr.

Empfehlung: Der starke Rostbefall ergab sich durch nicht einwandfrei saubere Tauchbecken bei der Lackierung. Daher sind nur Exemplare betroffen, die einige Zeit nach einer Grundreinigung der Tauchbecken lackiert wurden. Autos, die bis heute vom Rost verschont blieben, werden voraussichtlich auch in Zukunft kein gravierendes Rostproblem haben. Daher die Empfehlung nach rostfreien Angeboten Ausschau zu halten. Die schwächeren Vier- und Fünfzylinder-Diesel ohne Turbolader (E 200, E 220 D, E 250 D) erweisen sich zwar als unverwundlich, sind für das schwere Auto aber zu schwachbrüstig. Auch der Sechszylinder im 300 D ist trotz nominell 136 PS nicht gerade ein Durchzugswunder. Zügiger geht es mit den CDI-Triebwerken voran. Als goldene Mitte empfehlen sich der 220 CDI und der 270 CDI. Ebenfalls mit ordentlichen Fahrleistungen punkten der E 290 Turbodiesel und der E 300 Turbodiesel. Richtig zügig geht es im sechszylindrigen 320 CDI voran. Im Unterhalt sind die größeren Motoren aber merkbar teurer. Grundsätzlich gelten alle Dieselmotoren als sehr robust und sind gut für hohe Laufleistungen. Etwa 70 % der Autos haben eine weich schaltende Automatik an Bord, die gut zum Fahrzeugcharakter passt. Tipp: Ein regelmäßiger Getriebeölwechsel (erstmalig nach 60.000, spätestens alle 100.000 km) mit Spülung des Automatikgetriebes erhöht dessen Lebensdauer stark.

- ⊕ hohe Verarbeitungsqualität, sehr lange Rostgarantie, hoher Fahrkomfort, bestens geformte Sitze, kräftige Bremsen mit Bremsassistent, sichere Straßenlage, für damalige Zeit hoher Sicherheitsstandard, sehr langlebige Motoren, riesiger Kofferraum (v.a. T-Modell)
- ⊖ teils unkultivierte Dieselmotoren, Einstiegsmotoren zu schwachbrüstig für das schwere Auto, teils herber Rostbefall, ältere Exemplare mit Elektronikproblemen

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2021)

Erstzulassungsjahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
ADAC-Bewertung	-	-	-	-	-	-	-	61,5

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	29,0	28,3	24,2	23,7	26,4	36,4	28,4	28,9
	40,8	38,4	34,0	33,6	35,1	43,8	35,8	36,3
	52,7	48,5	43,7	43,4	43,7	51,2	43,1	43,6
	64,5	58,6	53,5	53,3	52,4	58,6	50,5	51,0
	>64,5	>58,6	>53,5	>53,3	>52,4	>58,6	>50,5	>51,0

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Mit dem W210 hatte Mercedes einen deutlichen Sprung in die Moderne vollzogen, leider aber mit großen Mängelquoten, allen voran das Korrosionsproblem über die gesamte Bauzeit. Die Korrosionsprobleme (Türen, Federdome, Fensterrahmen, Klappen) kamen auch bei der HU, ebenso wie Fahrwerksverschleiß und Lenkungsspiel, deutlich zum Tragen. In aktuellen Auswertungen vom TÜV kommt die Baureihe aufgrund des Alters nicht mehr vor. In der ADAC Pannenstatistik ist nur das letzte Baujahr veröffentlicht. In der Zwischenzeit hat sich die Baureihe doch als recht standfest erwiesen und beweist das mit zum Teil sehr hohen Laufleistungen.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2002), Automatikgetriebe (2002), Einspritzdüse/Injektor (2000, 2002), Kraftstoffpumpe (2002), Kurbelwellensensor (2002), Starterbatterie (2002)
Rückrufe	12/1995: Die Feststellbremse löst nicht mehr (festgängig). Betroffene Fzg. in Deutschland: 40.000 (auch andere Modelle betroffen) 8/1997: Die Auslösekriterien vom Sensor des Bremsassistenten werden geändert (Vollbremsung). Betroffene Fzg. in Deutschland: 88.000 (auch andere Modelle betroffen) 7/2001: Bei einzelnen Fahrzeugen der betroffenen Modelle wurde zu hohe Luftfeuchtigkeit im Zündmodul eines Zulieferers festgestellt. Dies könnte auch ohne erkennbaren Anlass die Auslösung des Airbags verursachen. Mercedes Benz ersetzt deshalb den Airbag im Lenkrad der betroffenen Fahrzeuge. Der Werkstattaufenthalt dauert etwa eine halbe Stunde. Eine etwaige Störung im Airbagmodul wird durch das Aufleuchten der SRS-Kontrollleuchte im Kombi-Instrument der Mercedes-Modelle angezeigt. In diesem Fall sollten Autobesitzer möglichst umgehend mit einer Mercedes-Werkstatt in Kontakt treten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 90.000 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

05/1995	Einführung der neuen Baureihe (W210); Benzin: E 200 (100 kW/136 PS), E 230 (110 kW/150 PS) E 320 (162 kW/220 PS); Diesel: E 220 D (70kW/95 PS) oder E 300 D (100 kW/136 PS). Mit cW-Wert von 0,27 die seinerzeit strömungsgünstigste Serienlimousinen; je nach Ausstattung mit Side-Airbag, Luftgüte- und Regensensor
09/1995	weitere Motoren: E 280 (142 kW/193 PS), E 420 (205 kW/279 PS), E 290 Turbodiesel (95 kW/129 PS)
03/1996	Einführung des T-Modells (Kombi) als E 200 T, E 230 T, E 420 T, E 290 T Turbodiesel, jeweils mit den Motorisierungen der Limousinen
12/1996	Einführung des Allradantriebs im E 280 T 4-matic

03/1997	E 280 auch mit Allradantrieb erhältlich (4-matic); E 320 als V6 (165 kW/224 PS) ersetzt alten Reihen-sechszylinder im E 320; neuer zusätzlicher Motor: E 300 Turbodiesel (130kW/177 PS)
03/1997	E 320 T, E 300 T Turbodiesel jeweils mit den Motorisierungen der Limousine
06/1997	E 320 auch als 4-matic erhältlich
09/1997	Einführung E 240 T (V6 mit 125kW/170PS) und E 430 T (V8 mit 205kW/279PS)
07/1998	Einführung der CDI (Direkteinspritzer) Diesel-Motoren im E 200 CDI (75kW/102PS), E 220 CDI (92kW/125PS) und E 220 T CDI
05/1999	Facelift und Erweiterung der Common-Rail-Diesel mit E 270 CDI (125 kW/170 PS, 5-Zylinder) und E 320 CDI (145 kW/197 PS, 6-Zylinder), Produktionsende für E 290 Turbodiesel und E 300 Turbodiesel
06/1999	6-Gang-Schaltgetriebe bei E 200 T
07/2000	neue Motoren: E 200 Kompressor (120 kW/163 PS), E 200 CDI (85 kW/115 PS) und E 220 CDI (105 kW/143 PS)
01/2002	Modellwechsel bei der Limousine; Nachfolgemodell erscheint (W211)
01/2003	Modellwechsel beim T-Modell

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Limousine	T-Modell
Länge/Breite/Höhe [mm]	4795/1799/1436	4816/1799/1505
Breite mit Spiegeln [mm]	1985	1985
Kofferraumvolumen [l]	520	600
Dachlast [kg]	100	100

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	E 220 Diesel	E 200 CDI	E 220 CDI	E 290 Turbod.	E 220 CDI	E 270 CDI	E 300 Turbod.	E 320 CDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/2155	4/2148	4/2151	5/2874	4/2148	5/2685	6/2996	6/3222
Leistung [kW/PS]	70/95	85/116	92/125	95/129	105/143	125/170	130/177	145/197
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/3100	250/1400	300/1800	300/1800	315/1800	370/1600	330/1600	470/1800
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	17,0	12,5	11,2	11,5	10,4	9,0	8,9	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	199	200	195	213	225	220	230
Verbrauch Hersteller pro 100 km	-	6,2 l D (NEFZ)	6,3 l D (NEFZ)	-	6,2 l D (NEFZ)	6,9 l D (NEFZ)	7,9 l D (NEFZ)	7,8 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	-	164 g/km	-1 g/km	-	164 g/km	182 g/km	-1 g/km	207 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse		D	A+		D	E	A+	F
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1500/730	1900/750	1900/720	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750
Tankinhalt [l]	65,0	65,0	65,0	65,0	65,0	65,0	65,0	65,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/12/17	21/12/17	21/12/17	16/16/17	21/12/17	21/15/19	21/16/17	21/18/21
Steuer pro Jahr* [Euro]	379	366	366	500	366	449	517	549
Schadstoffklasse	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 3	D3	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 3	Euro 3	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 3

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	E 220 Diesel	E 200 CDI	E 220 CDI	E 290 Turbod.	E 220 CDI	E 270 CDI	E 300 Turbod.	E 320 CDI
Wartung 1	-	350	350	-	350	370	640	390
bei km/Monate	-/-	20000/24	20000/24	-/-	20000/24	20000/24	25000/24	20000/24
Wartung 2	-	760	760	-	760	780	-	790
bei km/Monate	-/-	40000/48	40000/48	-/-	40000/48	40000/48	-/-	40000/48
Bremsscheiben und -beläge vorne	-	390	390	-	390	460	460	460
Bremsscheiben und -beläge hinten	-	380	380	-	380	390	360	390
Auspuffanlage (nach Kat)	-	-	-	-	-	-	600	-
Generator	-	-	-	-	-	-	1230	-
Anlasser	-	-	-	-	-	-	1030	-

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	E 220 Diesel	E 200 CDI	E 220 CDI	E 290 Turbod.	E 220 CDI	E 270 CDI	E 300 Turbod.	E 320 CDI
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	-	127	124	-	124	141	150	165
Betriebskosten (Kraftstoff)	-	142	144	-	142	155	175	173
Werkstatt-/Reifenkosten	-	80	78	-	80	88	93	92
Gesamtkosten pro Monat	-	349	345	-	346	385	417	430
Gesamtkosten pro km [Cent]	-	27,9	27,6	-	27,7	30,8	33,4	34,4

Garantien

Die E-Klasse hat eine zweijährige Garantie und eine einjährige Lackgarantie. Zudem gab es ab 10/1998 eine Garantie gegen Durchrostung von 30 Jahren.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2000

Die Mercedes E-Klasse erreichte im Euro-NCAP-Crashtest 1998 vier von fünf Sternen.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.