



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

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. Der Einstiegsmotor im E 200 ist für das schwere Auto zu schwachbrüstig, bietet daher nur ausreichende Fahrleistungen und ist nicht mal sonderlich sparsam. Besser passen die stärkeren Vierzylinder im E 230 und E 200 Kompressor. Standesgemäß wird es mit den verschiedenen Sechszylindern - ausgenommen der etwas müde E 240. Als luxuriös und sehr souverän erweisen sich die verschiedenen Achtzylinder, der Verbrauch dieser Motoren liegt aber sehr hoch. Die seltenen und teuren AMG-Versionen sind nur für Liebhaber eine gute Wahl. Grundsätzlich gelten die Motoren als robust und sind gut für hohe Laufleistungen. Bei häufigem Einsatz im Gebirge oder als Zugwagen lohnt ein Blick auf eine Allradvariante (4-matic). 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, langlebige Motoren, riesiger Kofferraum (v.a. T-Modell), große Motorenauswahl, Allradantrieb opt.
- ⊖ Einstiegsmotor E 200 zu schwachbrüstig für das schwere Auto, teils herber Rostbefall, ältere Exemplare mit Elektronikproblemen, vor allem stärkere Motoren mit sehr hohem Verbrauch

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); Benziner: 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 200	E 230	E 200 Kompressor	E 240	E 280 Automatik	E 280 Automatik	E 320 Automatik	E 430 Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1998	4/2295	4/1998	6/2597	6/2799	6/2799	6/3199	8/4266
Leistung [kW/PS]	100/136	110/150	120/163	125/170	142/193	150/204	165/224	205/279
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/4000	220/3700	230/2500	240/4500	270/3750	270/3000	315/3000	400/3000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	10,8	10,5	9,7	9,3	8,9	9,1	7,9	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	209	215	222	229	225	230	238	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	9,3 l S (NEFZ)	-	9,0 l S (NEFZ)	11,3 l S (NEFZ)	-	10,8 l S (NEFZ)	10,8 l S (NEFZ)	11,3 l S (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	222 g/km	-	216 g/km	271 g/km	-	259 g/km	259 g/km	271 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	G		G	G		G	G	G
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1900/750	1900/725	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750	1900/750
Tankinhalt [l]	65,0	65,0	65,0	65,0	80,0	80,0	80,0	80,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/12/16	18/12/15	18/12/15	18/12/15	18/13/17	18/13/17	18/14/17	15/18/21
Steuer pro Jahr* [Euro]	135	169	135	175	206	189	216	290
Schadstoffklasse	D4	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 3 und D4	Euro 3 und D4	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 3 und D4	Euro 3 und D4	Euro 3 und D4

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 200	E 230	E 200 Kompressor	E 240	E 280 Automatik	E 280 Automatik	E 320 Automatik	E 430 Automatik
Wartung 1	310	-	330	370	-	370	370	510
bei km/Monate	20000/24	-/-	20000/24	20000/24	-/-	20000/24	20000/24	20000/24
Wartung 2	840	-	1020	1300	-	1350	1350	1570
bei km/Monate	40000/48	-/-	40000/48	40000/48	-/-	40000/48	40000/48	40000/48
Bremsscheiben und -beläge vorne	380	-	390	390	-	460	460	460
Bremsscheiben und -beläge hinten	380	-	380	380	-	390	390	390
Auspuffanlage (nach Kat)	660	-	-	-	-	-	-	-
Generator	980	-	-	-	-	-	-	-
Anlasser	590	-	-	-	-	-	-	-

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	E 200	E 230	E 200 Kompressor	E 240	E 280 Automatik	E 280 Automatik	E 320 Automatik	E 430 Automatik
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	100	-	100	103	-	105	112	126
Betriebskosten (Kraftstoff)	219	-	213	262	-	251	251	262
Werkstatt-/ Reifenkosten	80	-	82	89	-	96	97	109
Gesamtkosten pro Monat	399	-	395	454	-	452	459	496
Gesamtkosten pro km [Cent]	31,9	-	31,6	36,3	-	36,1	36,8	39,7

Garantien

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.