

Kaufberatung für die Mercedes-Benz E-Klasse W210 (1995-2003)



Version 1.1

Stand Mai 2013

Vorwort

Liebe Leser,

Sie sind an einer Mercedes-Benz E-Klasse der Baureihe 210 interessiert? Gute Idee! Ich hoffe, dass ich Sie in Ihrem Vorhaben bestärken kann. Außerdem hoffe ich, dass Ihnen diese Kaufberatung helfen kann, teure Fehler und Fehlentscheidungen zu vermeiden, damit Sie lange Freude an Ihrem Fahrzeug haben werden und wenig Stress mit Reparaturen und Pannen.

Die E-Klasse der Baureihe 210 ist ein großartiges Fahrzeug, dass bei seinem Erscheinen im Jahr 1995 der Konkurrenz weit voraus war. Auch der Generationensprung zwischen der Vorgänger-Baureihe 124 zu dieser Baureihe 210 war enorm. Viele Kunden, die mit der Baureihe 124 zufrieden waren (und das waren viele) wechselten konsequenterweise zum Nachfolger. Auch viele Neukunden konnten gewonnen werden. Entsprechend waren die Verkaufszahlen für Mercedes-Benz erfreulich. Die Baureihe 210 *hätte* eine Erfolgsgeschichte sein können!

Hätte. Denn es stellte sich heraus, dass trotz der vielen Stärken des Wagens nicht alle Fahrzeuge den Erwartungen oder gar den Mindestanforderungen an ein Fahrzeug dieser Preisklasse aus dem Hause Mercedes-Benz gerecht wurden. Viele neuerworbene Fahrzeuge zeigten bereits nach kurzer Zeit – häufig bereits nach einem Jahr und trotz guter Pflege durch den Fahrzeughalter – Korrosion. Damit kündigte sich eines der größten Qualitätsprobleme in der Geschichte der Firma Mercedes-Benz an. Hunderttausende Fahrzeuge bekamen den Rost bereits während ihrer Produktion im Werk „eingepfht“ (Hintergründe dazu im Abschnitt „*Rostproblematik*“). Der Rost wurde nicht nur zu einem kosmetischen Problem, sondern auch zu einem Sicherheitsproblem, und nicht wenige E-Klassen wurden vom TÜV vorzeitig aus dem Verkehr gezogen. Wer in manchen deutschen Städten einen kritischen Blick auf den Fahrzeugbestand wirft, wird womöglich feststellen, dass der Bestand des einstigen Bestsellers, der noch vor zehn Jahren im Verkehrsgeschehen allgegenwärtig war, stark ausgedünnt ist. Viele verrostete E-Klassen gingen in den Export oder in die Schrottpresse.

Sollte man sich so ein Fahrzeug überhaupt kaufen? Es kommt drauf an. Und worauf es ankommt, ist in dieser Kaufberatung beschrieben. Trotz der Rostkatastrophe – die übrigens nicht nur die E-Klasse betraf, sondern in ähnlichem Ausmaß die

letzten Baujahre der vorherigen E-Klasse der Baureihe 124, die C-Klasse (Baureihen 202 und 203) und sogar die S-Klasse (Baureihe 220) – fahren zwar *relativ* zu den einst verkauften Fahrzeugen relativ wenig E-Klassen durch die Straßen; in *absoluten* Zahlen jedoch ist die E-Klasse immer noch häufig vertreten und auch an Taxiständen in manchen deutschen Städten trotz zweier Nachfolgebaureihen und Konkurrenz durch andere Marken in der Überzahl und verrichtet zuverlässig ihren Dienst. Von der Rostkatastrophe waren nämlich viele, aber bei weitem nicht alle Fahrzeuge betroffen, und abgesehen vom Rost stellte die Baureihe 210 sich als mechanisch überaus robust dar. Natürlich treten bei einem komplexen Fahrzeug wie der E-Klasse auch andere Probleme auf, das bleibt nicht aus. Auch darum geht es in dieser Kaufberatung.

Eine E-Klasse kann also ein Glücksgriff sein oder ein Reinfluss. Ich hoffe, dass die Kaufberatung Ihnen helfen wird, das eine vom anderen zu unterscheiden. Die meisten Problemexemplare sind heute, mehr als 10 Jahre nach Ende der Produktion, entsorgt, sodass die Wahrscheinlichkeit, ein gutes und problemloses Fahrzeug zu erwerben deutlich gestiegen ist. Wegen des ruinierten Rufs sind viele – auch ausgezeichnete – Exemplare für einen Spottpreis zu erwerben, häufig für weniger als 5.000 Euro und damit für weniger als die Hälfte eines Renault Clio oder Fiat 500. Berücksichtigt man die Qualitäten der E-Klasse und ihre Langzeitstabilität, so lässt sich festhalten, dass man derzeit mit keinem anderen Auto für so wenig Geld so angenehm, sicher und entspannt reisen kann wie mit dieser E-Klasse.

Viel Erfolg beim Autokauf!

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Vorwort..... | 2 |
| Abgrenzung von Vor- und Nachfolgebaureihen | 7 |
| Motorisierungen | 11 |
| Budget für laufende Kosten und Reparaturen | 13 |
| Dieselmotoren..... | 13 |
| Benzinmotoren..... | 15 |
| LPG-Umrüstung | 16 |
| Wartungskosten und „V8-Aufschlag“ | 17 |
| Komfort-Anspruch..... | 19 |
| Benzinmotoren..... | 19 |
| Dieselmotoren..... | 20 |
| Einsatzgebiet..... | 21 |
| Umweltzonen & Feinstaubplaketten..... | 23 |
| Rostproblematik | 28 |
| Vordere Federaufnahmen | 30 |
| Motorträger | 33 |
| Schweller | 34 |
| Weitere Roststellen | 36 |
| Kotflügel und Radläufe..... | 36 |
| Kofferraumdeckel/Heckklappe | 37 |
| T-Modell: Batteriefach unter Rücksitzbank | 38 |
| Limousine: Seitliche Kofferraummulden und Ersatzradmulde..... | 38 |
| Türen | 38 |
| Dach und Dachrehling (T-Modell) | 38 |
| Unterboden | 38 |
| Zierleisten | 39 |

| | |
|--|----|
| Typische Schwachstellen zur Überprüfung vor Kauf..... | 40 |
| Motor | 40 |
| Getriebe..... | 43 |
| Kombiinstrument | 44 |
| Parktronic | 45 |
| Sitzheizung | 45 |
| Schiebedach..... | 46 |
| Klimaanlage/Klimaautomatik | 46 |
| „Scheckheftgepflegt“ vs. Reparaturstau | 47 |
| Glaubwürdige Kilometerstände | 48 |
| Ausstattung | 49 |
| Grundsätzliches..... | 49 |
| Ausstattungslinien | 49 |
| Classic | 50 |
| Elegance | 50 |
| Avantgarde | 50 |
| Diskussion einiger Ausstattungsoptionen | 51 |
| Optische Fahrzeuginspektion (und was man daraus lernen kann) | 55 |
| „Krasse“ Felgen und Breitreifen..... | 56 |
| Radlaufchrom (und anderer Zierrat) | 57 |
| „Offen“ | 58 |
| Chiptuning | 58 |
| Sportauspuff | 59 |
| Spoiler | 59 |
| Maßnahmen nach dem Kauf..... | 60 |
| Betriebsflüssigkeiten..... | 60 |
| Reifen | 60 |

| | |
|-------------------------------|----|
| Rost beseitigen..... | 61 |
| Rostschutzkonservierung | 61 |
| Getriebespülung | 63 |
| Fazit | 65 |
| Nachwort..... | 66 |
| Quellenverzeichnis..... | 67 |

Abgrenzung von Vor- und Nachfolgebaureihen

Die Mercedes-Benz E-Klasse der Baureihe 210 löste 1995 die bis dahin sehr erfolgreiche Baureihe 124 ab und wurde im Jahr 2002 (T-Modell: 2003) ihrerseits von der Baureihe 211 abgelöst. Das Design – insbesondere das „Vieraugen-Gesicht“ – kann als äußerst prägnant beschrieben werden und setzte sich deutlich vom eckigen Design der Vorgänger-Baureihe sowie auch von den anfangs noch zeitlich gebauten Baureihen 202 (C-Klasse, 1993-2001) und 140 (S-Klasse, 1991-1998) ab. Während des markante Design der neuen Baureihe dem Design-Team um Bruno Sacco einen „red dot design award“ einbrachte, spaltete es die Kundschaft und nicht wenige fanden ihre Liebe erst auf den zweiten Blick.¹

Die neue Baureihe 210 setzte in der oberen Mittelklasse bei ihrer Einführung neue Maßstäbe. Zum Einen wurde die Serienausstattung gegenüber der Vorgänger-Baureihe deutlich aufgewertet, zum Anderen gab es nun eine Reihe von Extraausstattungen die in der Vorgänger-Baureihe (welche bereits ein hohes Maß an individueller – und teils sehr teurer – Ausstattung zuließ) auch gegen Aufpreis nicht zu erwerben war. Es fällt auf, dass das Ausstattungsniveau vieler 210er deutlich höher liegt als das der meisten 124er. Auch Fahrkomfort und –sicherheit erreichten ein neues, höheres Niveau.

Eine gewisse Tradition hat es, dass bei der Einführung einer neuen Generation der E-Klasse viele Kunden sich sträuben oder enttäuscht werden und plötzlich den Wert und die Qualität der alten Baureihe entdecken. So geschehen bei der Einführung der Vorgänger-Baureihe 124 (heute von vielen Leuten zur Qualitätsikone verklärt), als Taxifahrer gegen wegen der Qualitätsmängel ihrer neuen Fahrzeuge vor der Konzernzentrale protestieren [1]. Auch bei der Baureihe 210 gab es anfangs Gründe zur Beanstandung; z.B. lösten sich teilweise auf der Autobahn Kotflügel-Innenverkleidungen und Unterfahrschutz. Generell schienen die Fahrzeuge aber von Anfang an technisch robust und zuverlässig zu sein. Das größte und kritischste Problem der Baureihe wurde der Rost, der bei einigen Fahrzeugen (auch unabhängig von Nutzungsbedingungen und Fahrzeugpflege) bereits sehr früh auftrat (bei anderen wiederum gar nicht; vgl. Abschnitt zur Rostproblematik). Mit der Einführung der Nachfolge-Baureihe 211 wiederholte sich dann allerdings das Spiel anfänglicher

¹ So übrigens auch der Verfasser dieses Textes.

Qualitätsmängel (siehe unten). Nicht zufällig fingen viele Taxiunternehmer in den ersten Produktionsjahren der Baureihe 211 an, alternative Marken wie Toyota, VW und selbst Dacia in ihren Fuhrpark aufzunehmen, da der Aufpreis für Modelle von Mercedes-Benz häufig nicht mehr gerechtfertigt schien. Auch die Einführung der Baureihe 212 verlief nicht so reibungslos, wie man es sich in Stuttgart gewünscht hätte. Schier unglaubliche Injektorenprobleme bei den Vierzylinder-Dieselmotoren [5] sowie reißende Steuerketten, Airmatik-Probleme sowie eine Reihe von „Chi-Chi-Problemchen“ mit diversen elektronischen Helfern sorgen bei Fahrzeugen aus dem Produktionszeitraum vor der Modellpflege für Frust.

Mit der Einführung der Nachfolger-Baureihe 211 im Jahr 2002 (T-Modell: 2003) machte Mercedes-Benz Vieles richtig, aber auch Einiges sehr falsch. Die runden Formen des Exterieurs wurden weiterentwickelt und wirken eleganter und moderner. Mit dem Facelift („Mopf“ – Modellpflege) der Baureihe 211 im Jahr 2006 wurde das Design nochmals behutsam angepasst, sodass eine gut gepflegte E-Klasse aus den Produktionsjahren 2006 bis 2009 auch heute noch (im Jahr 2013) modern aussieht und bei weniger Automobilinteressierten durchaus als Neuwagen verstanden werden könnte. Das inzwischen teils „altbackene“ Design der Baureihe 210, insbesondere der Modelle vor der Mopf im Jahr 2000 mit ihren „Ostereier-Rücklichtern“, der stärkeren Kontur der Front, dem schnirkellosen Lenkrad und dem klassischen Kombiinstrument, führt in der Regel dazu, dass die Baureihe 210 auch von Laien als das erkannt wird, was sie ist: ein Mercedes der 90er Jahre. Was nicht heißt, dass ein gepflegtes Exemplar der Baureihe 210 nicht auch heute noch als edles Fahrzeug wahrgenommen wird.²

Gründlich daneben ging bei der Einführung der Nachfolger-Baureihe 211, dass der Hersteller scheinbar die Komplexität der Elektronik sowie einzelner neuer Komponenten (z.B. SBC-Bremse) nicht beherrschte. So standen neue Modelle der Baureihe 211 reihenweise in der Werkstatt und häufig auf Seitenstreifen der Autobahn und nagten am Ruf der Zuverlässigkeit von Fahrzeugen aus dem Hause Mercedes-Benz. Obwohl viele Modelle der Baureihe 211 aus früheren Produktionsjahren bereits zu ähnlichen Konditionen gehandelt werden wie Modelle der Baureihe 210, ist trotz des neueren Produktionsdatums und der modernen Technik keine generell hö-

² So wurde der Verfasser bei verschiedenen Anlässen auf sein Fahrzeug angesprochen und mit echter Bewunderung bemerkt, dass er schon Mercedes fahre. Selbst als Geschäftsreisender wurde er bereits irrtümlich auf Grund des Fahrzeugs „identifiziert“ (2012!).

here Zuverlässigkeit gegenüber der Baureihe 210 zu erwarten. Schwere Sicherheitsmängel, wie z.B. vollständig ausfallende Bremsen (durch Defekte oder unzureichende Wartung der elektrohydraulischen SBC-Bremse), verlangen starke Nerven und ein starkes Budget für Reparaturen. Wiederkehrende Totalausfälle der Bord-Elektronik und teuer zu wartende bzw. zu reparierende Technik (Airmatic-Federbeine, Intelligent Light System...) haben auch vielen Automobil-Enthusiasten den Spaß am Fahrzeug verleidet. Mit der Mopf im Jahr 2006 wurden die Elektronikprobleme der Baureihe 211 jedoch weitestgehend gelöst und die anfällige SBC-Bremse durch ein konventionelles Bremssystem ersetzt. Insbesondere 211er-Modelle der letzten Baujahre (2008-2009) gelten als zuverlässige und ausgereifte Fahrzeuge, die es teilweise noch mit „Junge Sterne“-Gebrauchtwagengarantie direkt von Mercedes-Benz Händlern zu kaufen gibt (Stand 2013) – natürlich entsprechend teurer als die überwiegend sehr preiswert gehandelten Modelle der Baureihe 210. Nicht wenige Käufer einer neuen E-Klasse der Baureihe 211 aus den Jahren 2002 bis 2004 verkauften frustriert und mit signifikantem Verlust ihr Fahrzeug und griffen auf einen jungen Gebrauchten aus den letzten Produktionsjahren der Baureihe 210 zurück.

Mit der Einführung der Baureihe 211 wendete sich Mercedes-Benz auch von einigen klassischen Elementen ab, die bis dahin „typisch Mercedes“ waren. Beispielsweise ist das Kombiinstrument der Baureihe 211 „beliebig“, weißt also nicht mehr die typischen Designelemente (Design, Farbgebung, Skalierung) früherer Modellreihen auf, sondern könnte so oder so ähnlich auch in einem Honda oder Mitsubishi eingesetzt werden, ohne dass es auffällt. Auch der klassische Einarmwischer taucht in der Baureihe 211 nicht mehr auf. Die Mittelkonsole greift die runde Formgebung des Äußeren auf und bricht mit der klassischen Linienführung der früheren Baureihen. Die behutsame Weiterentwicklung des Exterieurs wurde also verbunden mit einem radikalen Wandel im Interieur. In Punkto Interieur lässt sich festhalten, dass die Baureihe 210 wohl der oft zitierte „letzte echte Mercedes“ ist, während die Baureihe 211 moderner, aber beliebig ist.

Nicht umsonst schlussfolgerte die Auto Bild: „Der rostigste Benz ist auch der solideste“ [2]. Wer nun noch Glück bei der Suche nach einem rostfreien Exemplar hat, kann für wenig Geld ein hochwertiges Fahrzeug erwerben, das spürbar mehr Komfort, Sicherheit und Platz bietet als der Vorgänger der Baureihe 124 sowie weni-

ger anfällig, dafür geräumiger, und günstiger zu unterhalten (zu erwerben) ist als der Nachfolger der Baureihe 211. Dazu gibt es ein zeitloses, klassisches und authentisches Mercedes-Benz-Interieur, das in neueren Baureihen leider nicht mehr zu finden ist. Obwohl die Fahrzeuge der Baureihe 210 inzwischen also mindestens 10 und maximal 18 Jahre alt sind und inzwischen zwei Nachfolger-Baureihen haben, haben sie durchaus noch ihre Berechtigung. Mit den zur Verfügung stehenden Motoren ist man in der überwiegenden Anzahl der Fälle noch immer angemessen motorisiert, wenn nicht sogar üppig. Auch der Verbrauch der Fahrzeuge ist – beinahe unabhängig von der Motorisierung – für ein Fahrzeug mit den Ausmaßen, dem Gewicht und dem Fahrkomfort auch heute noch angemessen; neuere Autos verbrauchen kaum weniger. Der Fortschritt gegenüber der älteren Baureihe 124 ist deutlich, insbesondere nach der kleinen Mopf 1997 und der großen im Jahr 2000, während die Motoren, die in der Nachfolger-Baureihe 211 eingesetzt werden, keinen revolutionären Sprung gegenüber der Baureihe 210 darstellen.

Motorisierungen

Vorwärts kommt ein 210 mit jedem Motor. Bei der Wahl der Motorisierung spielen vor allem drei Faktoren eine Rolle:

1. Das zur Verfügung stehende Budget für laufende Kosten (Sprit, Reparaturen, Steuer, Versicherung)
2. Die persönlichen Ansprüche an eine „angemessene“ Motorisierung, d.h. Durchzug, Komfort (Geräusche, Vibrationen), Höchstgeschwindigkeit
3. Das Einsatzgebiet (Umweltzonen und die Notwendigkeit einer grünen Plakette)

Die Motorisierungen der Baureihe 210 reichten ab Werk vom phlegmatischen E220D Taxidiesel mit 75 PS bis hin zum souveränen E430 mit dem aus der S-Klasse bekannten Achtzylinder-Benzinmotor M113. Dazu kamen die AMG-Versionen (E36 AMG, E50 AMG, E60 AMG, E55 AMG) sowie Leistungssteigerungen anderer Anbieter wie Brabus und Lorinser. Nicht alle Motoren standen über die gesamte Bauzeit zur Verfügung und nicht alle Motoren wurden in allen Ländern angeboten. So kam es z.B. ausgesprochene „Export-Modelle“, wie z.B. den E200 Diesel für den portugiesischen Markt. Im Folgenden eine mehr oder weniger komplette Übersicht über die angebotenen Motorisierungen im Laufe des Produktionszeitraumes inkl. jeweiliger jährlicher Steuerlast.³

Tabelle 1: Verfügbare Motorisierungen und Rahmendaten

| Typ | HSN | TSN | Steuer € | l/100 | PS | kW | ccm |
|-------------|-----|-----|----------|-------|-----|-----|------|
| E 200 D | 710 | 334 | 321 | 7 | 88 | 65 | 1997 |
| E 220 D | 710 | 300 | 339 | 7 | 95 | 70 | 2155 |
| E 220 D | 710 | 335 | 339 | 7 | 75 | 55 | 2155 |
| E 200 CDI | 710 | 392 | 339 | 7,4 | 102 | 75 | 2151 |
| E 200 CDI | 710 | 436 | 339 | 7,4 | 116 | 85 | 2148 |
| E 220 CDI T | 710 | 394 | 339 | 7,5 | 125 | 92 | 2151 |
| E 220 CDI | 710 | 393 | 339 | 7,3 | 125 | 92 | 2151 |
| E 220 CDI | 710 | 434 | 339 | 7,3 | 143 | 105 | 2148 |
| E 220 CDI | 710 | 435 | 339 | 7,3 | 136 | 100 | 2148 |
| E 250 D | 710 | 301 | 386 | 8,3 | 113 | 83 | 2497 |

³ Die Daten in dieser Tabelle wurden zusammengetragen vom User WalterE200-97 auf dem W210-Unterforum von Motor-Talk.de. Die Tabelle wurde entsprechend der Bedürfnisse für diese Kaufberatung angepasst.

| | | | | | | | |
|-------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| E 200 | 710 | 303 | 147 | 9,5 | 136 | 100 | 1998 |
| E 250 TD | 710 | 365 | 401 | 8,5 | 150 | 110 | 2497 |
| E 290 TD | 710 | 306 | 465 | 8,2 | 129 | 95 | 2874 |
| E 200 T | 710 | 329 | 147 | 9,7 | 136 | 100 | 1998 |
| E 220 CDI T | 710 | 441 | 339 | 7,5 | 143 | 105 | 2148 |
| E 220 CDI T | 710 | 442 | 339 | 7,5 | 136 | 100 | 2148 |
| E 290 T TD | 710 | 332 | 465 | 8,5 | 129 | 95 | 2874 |
| E 270 CDI | 710 | 422 | 416 | 7,8 | 170 | 125 | 2685 |
| E 270 CDI | 710 | 437 | 416 | 7,8 | 163 | 120 | 2685 |
| E 230 | 710 | 304 | 169 | 10,1 | 150 | 110 | 2295 |
| E 200 KPR | 710 | 479 | 135 | 10,3 | 163 | 120 | 1998 |
| E 250 D T | 710 | 333 | 386 | 9,2 | 113 | 83 | 2497 |
| E 270 CDI T | 710 | 424 | 416 | 8,1 | 170 | 125 | 2685 |
| E 270 CDI T | 710 | 443 | 416 | 8,1 | 163 | 120 | 2685 |
| E 200 KPR | 710 | 377 | 135 | 10,5 | 186 | 137 | 1998 |
| E 250 T TD | 710 | 366 | 401 | 9,5 | 150 | 110 | 2497 |
| E 230 T | 710 | 330 | 169 | 10,3 | 150 | 110 | 2295 |
| E 200 T KPR | 710 | 483 | 135 | 10,5 | 163 | 120 | 1998 |
| E 300 D | 710 | 302 | 463 | 9,8 | 136 | 100 | 2996 |
| E 200 T KPR | 710 | 378 | 135 | 10,8 | 186 | 137 | 1998 |
| E 240 | 710 | 480 | 175 | 11,3 | 170 | 125 | 2597 |
| E 240 | 710 | 481 | 175 | 11,3 | 163 | 120 | 2597 |
| E 240 | 710 | 368 | 176 | 11,3 | 170 | 125 | 2398 |
| E 240 | 710 | 405 | 176 | 11,3 | 163 | 120 | 2398 |
| E 320 CDI | 710 | 423 | 509 | 8,1 | 197 | 145 | 3222 |
| E 300 TD | 710 | 321 | 481 | 10 | 177 | 130 | 2996 |
| E 320 CDI T | 710 | 425 | 509 | 8,3 | 197 | 145 | 3222 |
| E 280 | 710 | 318 | 189 | 11,5 | 204 | 150 | 2799 |
| E 240 T | 710 | 371 | 162 | 11,5 | 170 | 125 | 2398 |
| E 280 R6 | 710 | 307 | 205 | 11,5 | 193 | 142 | 2799 |
| E 240 T | 710 | 484 | 175 | 11,5 | 170 | 125 | 2597 |
| E 240 T | 710 | 485 | 175 | 11,5 | 163 | 120 | 2597 |
| E 240 T | 710 | 406 | 176 | 11,5 | 163 | 120 | 2398 |
| E 280 4-M | 710 | 319 | 189 | 11,8 | 204 | 150 | 2799 |
| E 320 | 710 | 320 | 216 | 11,3 | 224 | 165 | 3199 |
| E 300 T TD | 710 | 346 | 481 | 10,2 | 177 | 130 | 2996 |
| E 320 T | 710 | 345 | 216 | 11,5 | 224 | 165 | 3199 |
| E 320 R6 | 710 | 305 | 235 | 11,3 | 220 | 162 | 3199 |
| E 280 T | 710 | 426 | 189 | 11,8 | 204 | 150 | 2799 |
| E 320 T 4-M | 710 | 348 | 216 | 11,8 | 224 | 165 | 3199 |
| E 280 T 4-M | 710 | 344 | 189 | 11,9 | 204 | 150 | 2799 |
| E 320 4-M | 710 | 347 | 216 | 11,7 | 224 | 165 | 3199 |
| E 36 AMG | 710 | 308 | 272 | 13,1 | 272 | 200 | 3606 |
| E 430 | 710 | 369 | 316 | 13,5 | 279 | 205 | 4266 |

| | | | | | | | |
|-----------------------|-----|------------|------------|------|-----|-----|------|
| E 430 T | 710 | 372 | 316 | 13,8 | 279 | 205 | 4266 |
| E 430 4-M | 710 | 438 | 290 | 14,2 | 279 | 205 | 4266 |
| E 420 | 710 | 309 | 308 | 14,3 | 279 | 205 | 4196 |
| E 430 T 4-M | 710 | 444 | 290 | 14,5 | 279 | 205 | 4266 |
| E 420 T | 710 | 331 | 308 | 14,6 | 279 | 205 | 4196 |
| E 50 AMG | 710 | 310 | 367 | 13,9 | 347 | 255 | 4973 |
| E 55 AMG | 710 | 370 | 371 | 13,9 | 354 | 260 | 5439 |
| E 55 T AMG | 710 | 386 | 371 | 14,4 | 354 | 260 | 5439 |
| E 55 AMG 4-M | 710 | 454 | 371 | 14,8 | 354 | 260 | 5439 |
| E 55 T AMG 4-M | 710 | 453 | 371 | 15,3 | 354 | 260 | 5439 |

Budget für laufende Kosten und Reparaturen

Dass ein großer, leistungsstarker Benzinmotor im Alltag in der Regel mehr Kraftstoff verbraucht als ein kleiner, schwacher Dieselmotor, versteht sich von selbst. Im Einzelnen hängen die laufenden Kosten der Motorisierung ab von

- Steuern (siehe Tabelle 1)⁴
- Versicherungsart und -einstufung⁵
- Verbrauch und Kraftstoffart
- Wartungs- und Reparaturkosten

Weiterhin spielt natürlich der Kaufpreis eine Rolle, sofern er (gedanklich oder über Abschreibungen) auf die Nutzungsdauer umgelegt wird. Da die Kaufpreise der Baureihe 210 tendenziell gering sind, ergeben sich für die verschiedenen Motorisierungen generell nur geringe Preisunterschiede. Am Markt gefragt sind vor allem sparsame Varianten als T-Modell mit grüner Plakette sowie Liebhaber-Fahrzeuge (Topmodelle mit nachweisbar sehr geringer Laufleistung).

Dieselmotoren

Die Dieselmotoren der Baureihe 210, sowohl die älteren Vorkammerdiesel (insbesondere E220 Diesel, E290 Turbodiesel⁶) als auch die neueren Common-Rail-

⁴ Die jährliche Steuerlast in Deutschland ist für Fahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 04.11.2008 – das sollte für nahezu alle Fahrzeuge der BR 210 gelten – zu ermitteln über Schlüsselnummer, Kraftstoffart und Hubraum. Zum Beispiel hier: <http://www.steuertipps.de/steuererklaerung-finanzamt/themen/kfz-steuer-rechner>.

⁵ Die Kosten für die KFZ-Versicherung hängen immer auch vom Fahrzeughalter ab. Für die genauen Kosten sollte die Versicherung kontaktiert bzw. die Internetseite der jeweiligen KFZ-Versicherung konsultiert werden.

⁶ Der 290 TD (OM606.982) ist eigentlich kein Vorkammerdiesel, sondern spritzt direkt ein. Dennoch gilt der Motor als äußerst langlebig und sparsam.

Diesel der ersten und zweiten Generation, zeichnen sich überwiegend durch äußerst sparsamen Kraftstoffverbrauch aus. Dazu kommt, dass gerade die älteren Vorkammerdiesel auch ohne besondere Pflege phänomenale Laufleistungen erreichen und ihren Besitzer nur selten im Stich lassen. In Punkto Haltbarkeit hervorzuheben sind die Modelle E300 Diesel und E300 Turbodiesel (OM606.912 bzw. OM606.962). Der (allerdings deutliche) Mehrverbrauch gegenüber den kleineren Varianten wie dem E220 Diesel oder auch dem E220 CDI wird wettgemacht durch eine nahezu unkaputtbare Konstruktion, die bei sinnigem Umgang Kilometerleistungen von deutlich mehr als 1 Mio. möglich macht.⁷ Gerade der 300 Diesel und der 300 Turbodiesel gehören nicht zu den „Sprintspar-Motoren“: Verbräuche von 8 bis 10 Litern Diesel sind die Regel.⁸ Neben der enormen Haltbarkeit dieser Motoren wird der Fahrer jedoch auch durch den seidenweichen Lauf des Reihensechszylinder-Motors belohnt, der auch von großen Dieselmotoren der neuesten Generation kaum erreicht wird. Der E220 Diesel (OM604) hat ein Problem mit der originalen Lucas Einspritzpumpe, die häufig nach einigen Jahren im Rahmen einer teuren (> 1.000 Euro) Reparatur neu abgedichtet werden muss. Ist dies erledigt, ist der Motor jedoch äußerst haltbar und sparsam.

Die neuere Generation von Diesel-Motoren mit Common-Rail-Direkteinspritzung zeichnet sich durch höhere Leistung bei geringerem Verbrauch gegenüber den (meisten) Vorkammerdieseln aus. Leider gingen diese Verbesserung zu Lasten der Haltbarkeit. Insbesondere die CDI-Motoren der ersten Generation (z.B. der E220 CDI mit 125 PS) sollten bei beim Gebrauchtwagenkauf vermieden werden, wenn bereits hohe Laufleistungen vorliegen. Generell bedürfen alle CDI-Motoren bei „höherer“ Laufleistung (in der Regel ab ca. 200.000 KM – ein Wert, bei dem ein Vorkammer-Diesel erst eingefahren ist) einer Abdichtung oder eines Ersatzes der Injektoren. Auch die Turbolader der CDIs gehen schon mal in Rauch auf.⁹ Wer jedoch einen E220 CDI (insbesondere zweite Generation mit 143 PS; OM611), E270 CDI (OM612) oder (besonders) einen E320 CDI (OM613) mit geringer Laufleistung oder nachgewiesen guter Wartung kaufen kann, ist auch im Jahr 2013 noch ausgespro-

⁷ Auf mobile.de stand im Jahr 2012 ein E300 TD mit über 1,6 Mio. Kilometern mit erstem Motor und zweitem Getriebe zum Verkauf. Das Inserat war nach wenigen Tagen verschwunden – sehr wahrscheinlich wurde das Fahrzeug verkauft.

⁸ Auf <http://www.spritmonitor.de> lässt sich ein Eindruck von den Verbräuchen der meisten gängigen Fahrzeuge gewinnen.

⁹ Das ist wörtlich zu nehmen.

chen gut und komfortabel motorisiert. Die eventuell anfallenden Kosten für Reparaturen der Injektoren und ggf. des Turboladers werden durch den (in den meisten Fällen lächerlich) geringen Kaufpreis der Baureihe 210 mehr als kompensiert, sodass auch mit CDI-Motoren eine ökonomische Motorisierung gewährleistet ist.

Benzinmotoren

Die Benzinmotoren der Baureihe haben wenige spezifische Schwächen und gemessen an Fahrzeuggewicht und Leistungsdaten überwiegend moderate Verbräuche. Das gilt von kleinen Vierzylinder im E200 (M111) bis zum großen V8 im E430 (M113). Als Ausnahme kann der E420 (M119) gesehen werden, bei welchem die Gleitschienen besonderer Aufmerksamkeit bedürfen und sichergestellt werden sollte, dass sie gemeinsam mit der Steuerkette regelmäßig gewechselt werden (nach ca. 200.000 KM). Ein Anzeichen für einen notwendigen Wechsel ist das Rasseln der Steuerkette. Für den Wechsel muss der Motor herausgenommen werden, wodurch entsprechende Kosten entstehen (> 1.000 Euro). Beim Modell E240 (M112 mit 2,4l Hubraum) gab es bis zu einem (nicht ganz gewissen) Zeitpunkt ein konstruktives Problem mit einer Gusshaut im Ölkanal, wodurch es bei Benutzung schlechter, mineralischer Öle, insbesondere bei starkem Kurzstrecken-Betrieb, zu einer Verkokung des Motors kommen kann. Dieser konstruktive Mangel wurde nach einiger Zeit beseitigt und tritt bei jüngeren Modellen (auch E240 mit M112, aber als Variante mit 2,6l Hubraum wie in der Baureihe 211) nicht mehr auf. Bei Verwendung hochwertiger (anständiger) vollsynthetischer Öle wie Mobil 1 New Life OW40 tritt das Problem jedoch nicht auf und auch nicht jeder Motor ist von der Gusshaut-Problematik betroffen. Grundsätzlich sind die V6-Motoren der Motorenbaureihe M112 überwiegend unproblematisch, moderat im Verbrauch und äußerst komfortabel.¹⁰

Ein E200 kann bei „normaler“ Fahrweise ohne Beschleunigungsorgien mit durchschnittlich 7 bis 8 Litern Benzin auf 100 KM bewegt werden. Ein Achtzylinder im E430 genehmigt sich zwischen 10 und 13 Litern. Die V6-Varianten des M112, E240, E280 und E320, liegen relativ dicht beieinander und können in der Regel zwischen 8 und 12 Litern bewegt werden. Die Tatsache, dass die Verbräuche recht dicht beieinander liegen, ist ein Zeichen für eine gute Motorisierung.

¹⁰ Unter <http://www.m112technikcheck.bplaced.net/> gibt es technische Details zu dieser Motorenbaureihe sowie eine auf den M112 abgestimmte Kaufberatung, die weitaus detaillierter ist.

inander liegen, brachte dem E240 zu *Unrecht* den Ruf eines Säufermotors ein.¹¹ Tatsächlich sind alle drei Motoren aber gemessen an ihrer Leistung und an den Fahrzeugdaten relativ sparsam zu bewegen, auch nach heutigen Maßstäben. Gemessen an den Gesamtkosten im Unterhalt eines betagten Fahrzeugs der oberen Mittelklasse einerseits und im Hinblick auf die günstigen Einstandskosten für die meisten Fahrzeuge der Baureihe 210 auf dem Gebrauchtwagenmarkt andererseits, sind die Kosten für den Verbrauch, der nur minimal (wenn überhaupt) über dem von neueren Fahrzeugen ähnlichen Kalibers liegt, *vernachlässigbar!*

Generell ist von keinem für die Baureihe 210 verfügbaren Benzinmotor pauschal abzuraten. Alle Motorisierungen sind, angemessene Wartung vorausgesetzt, äußerst robust, langlebig und unproblematisch.

LPG-Umrüstung

Nicht wenige Fahrer von 210ern mit Benzinmotoren – und hier insbesondere von Sechs- und Achtzylinder-Motoren – lassen ihr Fahrzeug auf Gasbetrieb (LPG) umrüsten. Es soll hier keine Beurteilung vorgenommen werden, wie sinnvoll und erstrebenswert eine Umrüstung auf LPG ist. Festzuhalten ist jedoch Folgendes:

- Eine fehlerhafte Umrüstung auf Gasbetrieb kann zu irreparablen oder wirtschaftlichen Totalschäden des Motors führen.
- Wer bei der *Umrüstung* Geld sparen will, spart am falschen Ende, da nur wenige professionelle Umrüster ihr Handwerk so gut verstehen, dass ein dauerhafter Betrieb auf LPG ohne Motorschäden zu gewährleisten ist. Leider liegt es in der Natur der Sache, dass viele Fahrer, die ihr Fahrzeug aus Kostengründen auf LPG umrüsten lassen, auch bei der Umrüstung sparen. Auf LPG umgerüstete Fahrzeuge können daher nicht uneingeschränkt zum Kauf empfohlen werden, wenn nicht sichergestellt ist, dass die Umrüstung durch einen echten Profi mit reichhaltiger Erfahrung für genau den umgerüsteten Motortyp erfolgt ist.
- Eine qualitativ hochwertige Umrüstung auf LPG kann, je nach Motortyp, weit über 3.000 Euro kosten. Damit sich diese Kosten amortisie-

¹¹ Der Verfasser fährt einen sogenannten Säufermotor in seinem E240 Vor-Mopf. Dabei liegt der Verbrauch auf schnellen Langstreckenfahrten regelmäßig zwischen 8 und 9 Litern Benzin. Bei Landstraßentempo sind problemlos weniger als 8 Liter Verbrauch möglich.

ren, muss, je nach Fahrleistung, ein langer Betrieb gewährleistet sein. Bei Vielfahrern können die Kosten innerhalb eines Jahres amortisiert sein, bei Wenigfahrern womöglich *nie*, da in der Zwischenzeit das Fahrzeug weiter altert, möglicherweise unrentabel wird, verkauft wird, verunfallt, oder sonstwie vor dem Ende des Amortisationszeitraums aufgegeben wird.

- Das Argument, dass eine LPG-Anlage den Fahrzeugwert erhöht, ist zweifelhaft, da viele potentielle Käufer sich der Gefahr der schlampigen Umrüstung bewusst sind und eine eigene Umrüstung des Fahrzeugs durch einen Umrüster ihrer Wahl vorziehen. Daher kann es LPG-Fahrzeug (auch zu Unrecht) u.U. schwerer zu verkaufen sein als ein Fahrzeug ohne LPG-Umrüstung.
- Die steuerliche Vergünstigung von LPG in Deutschland wird auslaufen (Ende 2018).
- Grundsätzlich gelten die in der Baureihe 210 eingesetzten Motoren als „gasfest“.
- Eine qualitativ hochwertige LPG-Umrüstung in einem Fahrzeug kann für Vielfahrer enorme Summen an Kraftstoffkosten sparen.

Eine abschließende Bewertung und Gewichtung der aufgeführten Punkte soll hier nicht geschehen und obliegt dem Leser. Es gibt hier kein „richtig“ und „falsch“. Das Internet bietet reichhaltige Quellen für weitere, detailliertere Informationen zum Thema LPG.

Wartungskosten und „V8-Aufschlag“

Neben außerplanmäßigen Reparaturen, die bei manchen Motortypen häufiger (alte CDIs), bei anderen seltener (ausgereifte Vorkammerdiesel) auftreten, gibt es zum Teil auch erhebliche Unterschiede bei den regulären Wartungs- und Pflegekosten. Abgesehen davon, dass z.B. ein Achtzylinder-Motor mehr Zündkerzen hat und mehr frisches Öl beim Ölwechsel braucht als ein Vierzylinder-Motor, ist bei der Wahl stärkerer Motorisierungen noch Folgendes zu beachten:

1. Die Achtzylinder-Modelle, also E420, E430, E50 AMG, E60 AMG, und E55 AMG unterliegen bei Wartungen und Reparaturen auch an anderen Teilen des Wagens, die eigentlich nichts mit dem Motor zu schaffen

haben, teilweise einem „V8-Aufschlag“. Das heißt, dass Ersatzteilpreise höher sein können als bei kleineren Motorisierungen – und auch unverhältnismäßig viel höher, wenn diese Teile ausschließlich bei den Fahrzeugen mit großen Motorisierungen zum Einsatz kommen.

2. AMG-spezifische Teile sind nochmals extra-teuer.
3. Viele Niederlassungen bieten über ebay Wartungspakete (z.B. Assyst B) zu sehr günstigen Konditionen an. Achtzylinder-Modelle sind von diesen Aktionen in aller Regel ausgeschlossen!
4. Die Achtzylinder-Modelle haben eine größere Bremsanlage und in der Regel laut Vorschrift größere Räder, *insbesondere* die AMG-Modelle, wodurch bei der Beschaffung neuer Sommer- und Winterreifen mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen ist. Ein Satz hochwertiger Winterreifen in 17“ und mit Achtzylinder-angepasstem Geschwindigkeitsindex kostet locker mehr als das doppelte als ein Satz ebenfalls hochwertiger 15“-Reifen für eine E240.
5. Achtzylinder-Modelle wurden häufig mit sehr umfangreicher Ausstattung geordert. *Je mehr im Auto drin ist, desto mehr kann kaputt gehen* (vgl. Abschnitt „Ausstattung“). Das fängt bei spinnenden Parktronic-Sensoren an, geht weiter mit defekter Sitzheizung (deren Reparaturkosten in der Mercedes-Benz Niederlassung mit deutlich über 500€ zu veranschlagen ist) und hört bei einem defekten Anklappmechanismus für die Außenspiegel noch lange nicht auf.

Generell ist zu den Anschaffungs- und Unterhaltskosten noch zu sagen: Ein Mercedes ist ein Mercedes und bleibt ein Mercedes und entsprechend sollte sich der Käufer der potentiell hohen Kosten im Reparaturfall sowie bei regulärer Wartung bewusst sein. Ein gealtertes Fahrzeug der oberen Mittelklasse erfordert mindestens die gleichen – *eher noch mehr* – finanzielle Aufwendungen wie ein neues Fahrzeug der gleichen Fahrzeugklasse. Dass man mit einem älteren Fahrzeug nicht mehr auf Garantie und Kulanz von Mercedes-Benz setzen kann, macht das finanzielle Risiko noch höher. Dies gilt, wie zuvor ausgeführt, insbesondere für große Motorisierungen! Die relativ geringen Anschaffungskosten, gerade bei großen Motorisierungen, können nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein Luxusfahrzeug auch Luxuskosten verursacht. Gerade die großen Motorisierungen werden häufig von einer wenig kaufkräf-

tigen Klientel zu günstigen Preisen auf dem Gebrauchtwagenmarkt erstanden, mit „krassen“ Felgen und umfangreicher Sound-Anlage ausgestattet, und dann aus Grund mangelnder finanzieller Potenz nicht mehr anständig und angemessen gewartet und schlussendlich „heruntergeritten“ und nach relativ kurzer Zeit weiterverkauft. So ist der Gebrauchtwagenmarkt voll mit AMGs aus siebter Hand mit China-Reifen und Wartungsstau bis zum Horizont.

Komfort-Anspruch

Benzinmotoren

Für die Baureihe 210 gibt es eine breite Auswahl an Motoren, die höchste Komfortansprüche erfüllt. Der vorherige Satz könnte aus einer Verkaufsbroschüre von Mercedes-Benz stammen. Tatsache ist aber, dass eine ganze Hand voll Motoren an Laufruhe und Durchzug sich auch vor heutiger Konkurrenz nicht verstecken müssen. Im Gegenteil: Während ein E240 mit M112-Motor von der ersten Minute ab Motorstart absolut vibrationsarm läuft und im Innenraum akustisch praktisch nicht wahrnehmbar ist, muss sich ein moderner E250 mit M271-Motor erst einmal warmrütteln.¹² Neben den hervorragenden V6-Benzinern der Motorenbaureihe M112, die im E240, E280 und E320 zu finden sind, sind die älteren Reihensechszylinder-Benziner der Motorenbaureihe M104 hervorzuheben, die im E280 und E320 zu finden waren, bevor sie nach den ersten beiden Produktionsjahren von der neueren Motorengeneration abgelöst worden sind. Diese Motoren zeichneten sich bauartbedingt durch absolut ruhigen Lauf und turbinenartige Leistungscharakteristik aus.¹³ Dem ganzen die Krone aufsetzen kann der Achtzylinder-Motor M113, der als einer der langlebigsten und unproblematischsten und gleichzeitig als einer der komfortabelsten Motoren aus dem Hause Mercedes-Benz gilt. Wer tendenziell höhere Unterhaltskosten nicht scheut (siehe Abschnitt „Wartungskosten und „V8-Aufschlag““ weiter oben), wird mit einem grandiosen Triebwerk belohnt, dass nicht nur genug Leistungsreserven für jede Lebenslage bietet, sondern auch noch verblüffend geringe Verbräuche bei Autobahngeschwindigkeit möglich macht (... und seltenere erzwungene Tankpausen sind ja auch eine Form von Komfort). Auch wenn betont werden soll, dass die verfügbaren Vierzylinder-Benziner im E200, E230 (jeweils M111) und E200 Kompressor

¹² Zugegeben, der M271 ist ein Vierzylinder-Motor und der M112 ein Sechszylinder-Motor, aber ersterer hat seine Zylinder in Reihe und letzterer in V-Form. Außerdem liegen immerhin ca. 12 Jahre Entwicklungszeit zwischen beiden.

¹³ Nicht umsonst hielt BMW bis heute an Reihensechszylindern fest. Die Abkehr von diesem Motorenkonzept sorgt für viel Verstimmung unter Anhängern der Marke.

(M111 EVO) keine schlechten Motoren sind, sondern ebenfalls laufruhig und allenfalls ein wenig schwach auf der Brust (E200 und E230¹⁴), so ist für wirklich komfortables Reisen mit Benzinmotor ein Sechszylinder-Motor – oder eben der bereits erwähnte V8 – zu empfehlen. Die Anschaffungspreise unterscheiden sich kaum, ebenso die Wartungskosten (mit Ausnahme des Achtzylinders); und auch der Verbrauch macht keinen besonders großen Unterschied. Tatsächlich verbrauchen die größeren Motoren bei hohem Autobahntempo häufig nicht mehr oder sogar weniger als kleinere Motoren, die an ihrer Leistungsgrenze bewegt werden müssen.¹⁵ Die laufruhigen Sechszylinder- und Achtzylinder-Motoren unterstreichen den komfortablen Charakter der Baureihe 210. Dennoch: Wer auf deutschen Autobahnen nicht am täglichen Wahnsinn teilnehmen muss oder möchte (Reisegeschwindigkeit < 200km/h) – und in jedem anderen Land, in welchem es Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt –, ist auch mit den Motoren der Baureihe M111 sehr gut bedient, die zudem keinerlei bekannte konstruktive Mängel aufweisen und durch Zuverlässigkeit und immer noch zeitgemäßen Verbrauch glänzen.

Dieselmotoren

Neben den überwiegend komfortablen Benzinern gibt es auch einige „rauere“ Motorisierungen aus dem Diesel-Lager. Hier zu erwähnen wäre der E290 Turbodiesel¹⁶, der zwar als äußerst langlebig und sparsam gilt (Verbräuche von unter 6 Litern Diesel auf 100 KM sind üblich), jedoch laut und knurrig ist, weshalb er manchmal als „Bauerndiesel“ bezeichnet wird.¹⁷ Ähnliches lässt sich über den E220 Diesel sagen, zumal dieser mit nur 95 PS nur Fahrern mit besonders ausgeglichenem Charakter ans Herz gelegt werden kann. Als besonders lafuhig, haltbar und gleichzeitig kräftig gilt der E300 Turbodiesel, der bei seiner Einführung im Jahr 1997 als der stärkste Dieselmotor in einem Serien-PKW der Welt galt. Bedingt durch die Reihensechszylinder-

¹⁴ Den Autor erreichte eine Zuschrift als Reaktion auf die oben getätigte Aussage, der E230 sei „schwach auf der Brust“. Der Absender betonte, wie zufrieden er mit dem Motor in seiner E-Klasse sei, sowohl in punkto Leistung als auch in punkto Verbrauch (7,5 – 8,5l/100km außerorts; 10l/100km innerorts mit manuellem Schaltgetriebe). Auch sonst ist wenig Schlechtes über diese Motoren zu lesen. Das soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben!

¹⁵ Das gilt nicht nur innerhalb Baureihe 210. Der Verfasser hatte mit einem Opel Corsa mit 1,4l-Benzinmotor, Baujahr 2010, auf der Autobahn gleiche oder höhere Benzinverbräuche wie/als mit einem W210 E240, Baujahr 1998.

¹⁶ Der gleiche Motor fand auch Verwendung im Mercedes-Benz Sprinter, also einem Fahrzeug, das typischerweise im Dauereinsatz ist. Im Internet ist an verschiedenen Stellen von Laufleistungen im hohen sechsstelligen Bereich zu lesen mit diesem Motor zu lesen, ohne dass Probleme aufgetreten wären. Der Motor gilt also als äußerst robust.

¹⁷ Ein Wikipedia-Autor bemerkte dazu, dass „zur Minderung des Geräuschpegels eine deutlich umfangreichere Dämmung als zuvor notwendig“ gewesen sei [8].

Konstruktion werden kaum Vibrationen an das Fahrzeug abgegeben. Unter Komfortgesichtspunkten eine gute Wahl;¹⁸ das Feigenblatt des Motors ist die bisherige Unerreichbarkeit einer grünen Feinstaubplakette. Der E300 Diesel – also der gleiche Motor, nur ohne Turbo – hat ähnliche Vorteile (Laufruhe, phänomenale Haltbarkeit), ist verglichen mit seinem Brudermotor mit Kompressor aber weniger agil (nur 136 PS im Vergleich zu 177 PS des Turbodiesels). Die genannten Dieselmotoren gab es nur als Vormopf-Fahrzeuge; ab der Modellpflege wurden diese Konstruktionen abgelöst von CDI-Dieseln.

Bei den mit CDI-Motoren ausgestatteten Fahrzeugen gibt es kaum eine „Untermotorisierung“. Alle Motoren sind kräftig genug, um auch bei Autobahn-tempo komfortabel zu reisen. Dennoch gibt es auch hier starke Niveauunterschiede. Die Vierzylinder-CDIs (E200 CDI, E220 CDI) laufen im kalten Zustand etwas rau und deutlich akustisch wahrnehmbar. Der Fünfzylinder-Motor im E270 CDI ist bereits sehr kräftig und verfügt über ein hohes Drehmoment, welches ihn auch zu einer komfortablen Zugmaschine (z.B. für Wohnwagen) macht. Das Spitzenmodell stellt der E320 CDI dar, der souverän motorisiert und laufruhig ist. Innerhalb des Dieselsortiments dürften Vielfahrer mit hohem Autobahnanteil mit den beiden letztgenannten Motoren oder mit einem 300 TD am Glücklichsten werden.

Einsatzgebiet

Mit der Einführung der sogenannten Umweltzonen in Deutschland verloren einige Dieselmotore in Deutschland ihre Attraktivität für den Gebrauchtwagenmarkt, da ihnen eine „Grüne Plakette“ vorenthalten war. Dazu ist anzumerken, dass für einige Modelle mit der Zeit Umrüttlösungen von freien Anbietern, wie z.B. den Firmen Deißler aus Elztal Dallau¹⁹ oder der Kat-Company aus Pforzheim²⁰, gibt, die eine grüne Feinstaubplakette und damit die Einfahrt in Umweltzonen ermöglichen, siehe Abschnitt „Umweltzonen & Feinstaubplaketten“ auf Seite 22.

¹⁸ Besitzer des E300 TD neigen dazu, sich gegenseitig in Lobgesängen auf ihren Motor zu überbieten.

¹⁹ <http://www.sauberfahren.de>. Der Verfasser steht in keinerlei Verbindung mit der Fa. Deißler und möchte den Eindruck einer bevorzugten Bewerbung dieser Firma vermeiden. Fakt ist aber, dass die Produkte dieser Firma vielen 210er-Dieseln „das Leben retten“ und diese für den Gebrauchtwagenkäufer attraktiv machen kann, weshalb die wiederholte Nennung der Firma in diesem Dokument gerechtfertigt ist.

²⁰ <http://kat-company.com/>. Auch mit dieser Firma steht der Verfasser in keinerlei Verbindung und bekommt auch leider keinerlei Provision.

Ein anderer Aspekt des Einsatzgebietes ist dieser: Grundsätzlich ist es unwirtschaftlich und technisch nicht zu empfehlen, große Benzin- und Dieselmotoren überwiegend im Kurzstreckenverkehr einzusetzen. Zum Einen werden die Motoren so nie richtig warm, wodurch sie dauerhaft mit hohem Verschleiß gefahren werden, zum Anderen kommen im überwiegenden Kurzstreckenverkehr häufig nicht die Kilometerleistungen zusammen, welche eine erhöhte Steuerlast (insbesondere bei Dieselmotoren) rechtfertigen. Große Motoren spielen ihre Vorteile auf der Langstrecke aus, wo sie durch niedrige Drehzahlen den Verbrauch und das Geräuschniveau gering halten und durch große Kraftreserven das Fahren komfortabel und sicherer machen. Die im Vergleich zu Benzinmotoren höhere Steuerlast für Dieselmotoren (in Deutschland) lohnt sich nur dann, wenn regelmäßig hohe jährliche Kilometerleistungen zustande kommen. Da die Dieselpreise in Deutschland sich in den letzten Jahren denen für Benzin angenähert haben, verschiebt sich der "Break Even" entsprechend. Wenn man nun noch das höhere Reparaturrisiko in die Jahre gekommener CDI-Motoren betrachtet, kann man schließen, dass der Kauf eines Benziners für die meisten Anwendungsprofile wirtschaftlich vernünftiger ist! Dazu kommt, dass Dieselfahrzeuge auf Grund ihres vermeintlich sparsameren Betriebs tendenziell stärker nachgefragt und somit teurer sind, insbesondere als T-Modell. Auch die Versicherungskosten unterscheiden sich. Im Internet gibt es Online-Rechner zur Bestimmung der Wirtschaftlichkeit eines Dieselfahrzeugs gegenüber einem Benziner. Diese Rechner berücksichtigen jedoch keine zusätzlichen Faktoren wie erhöhtes Reparaturrisiko, Ausfallkosten, Wiederverkaufswert etc., welche gerade bei älteren Fahrzeugen - und die besprochene Baureihe 210 fällt inzwischen darunter - zum Tragen kommen. Wenn im Alter ein Turbolader defekt wird und ab einer Laufleistung von 200.000 km wiederkehren Injektoren abgedichtet oder ersetzt werden müssen, so können diese zusätzlichen tausend(e) Euro die Wirtschaftlichkeitsrechnung deutlich zugunsten eines im Alter weniger anfälligen Benzinmotors verschieben. Während insbesondere in den letzten Evolutionsstufen Dieselmotoren mit Vorkammertechnik den Benzinern in Sachen Lebensdauer und Problemlosigkeit im Alter überlegen waren, hat sich mit den hochkomplexen und hochgezüchteten direkteinspritzenden Dieselmotoren das Blatt gewendet und ein erhöhtes Reparatur- und damit Kostenrisiko liegt nun auf der Seite der Dieselmotoren.

Umweltzonen & Feinstaubplaketten

Wie bereits weiter oben erwähnt, sind einige Diesel-Modelle der Baureihe 210 von der Einführung von Umweltzonen in einigen (zunehmend vielen) deutschen Städten betroffen. Einige Städte verlangen mindestens eine gelbe Feinstaubplakette, andere erfordern für die Einfahrt in den Innenstadtbereich bereits eine grüne Plakette. Nicht wenige Besitzer älterer Diesel-Fahrzeuge sind damit effektiv rechtlich von der Einfahrt in diese Städte ausgeschlossen. Abbildung 1 und Tabelle 2 liefern einen Überblick über bestehende und geplante Umweltzonen in Deutschland. Die Informationen stammen direkt vom Umweltbundesamt.

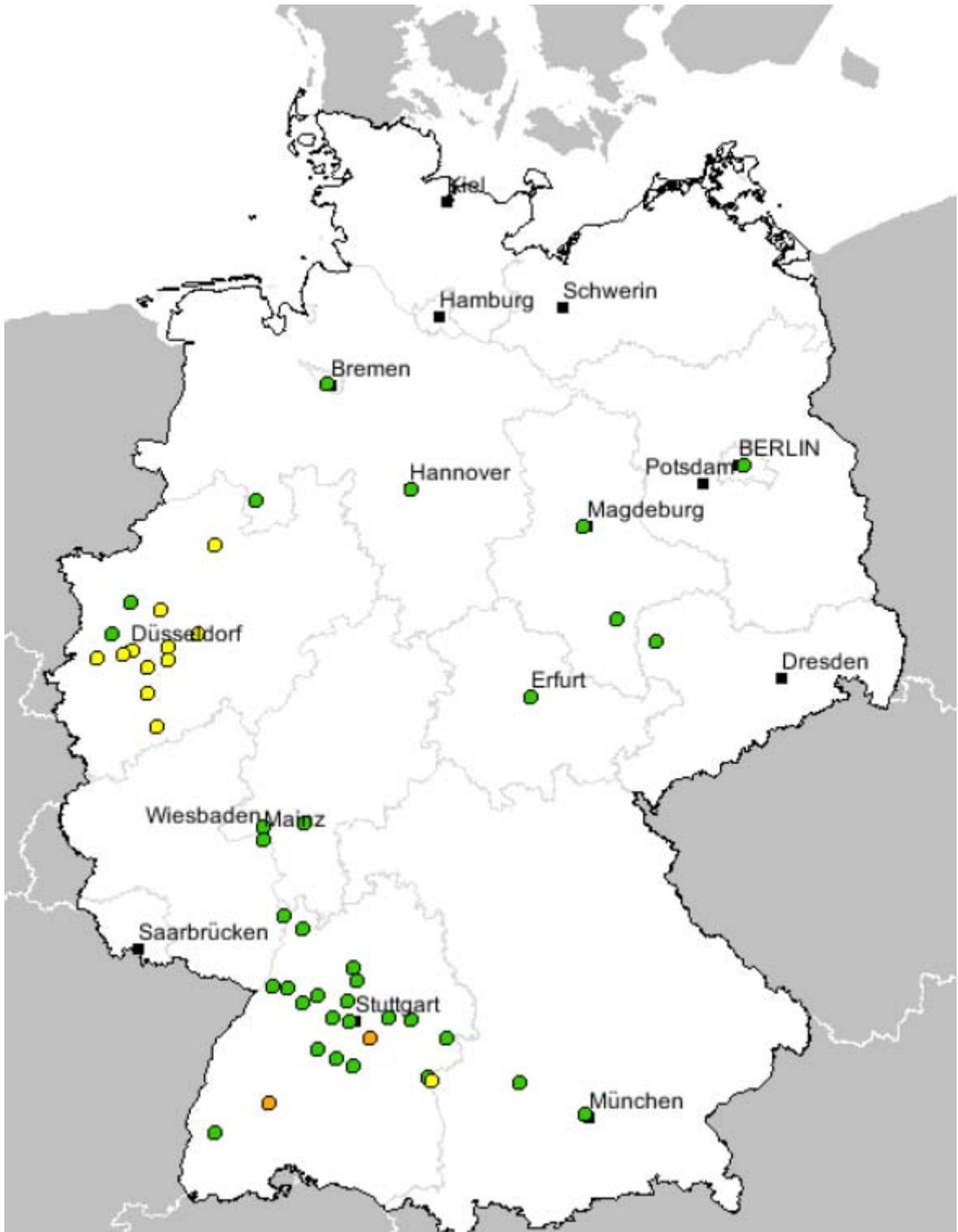


Abbildung 1: Umweltzonen in Deutschland (Stand Dez. 2012, Quelle: [7])

Tabelle 2: Liste aller Umweltzonen in Deutschland (Stand Jan. 2013, Quelle: [6])

| Bundesland | Ort | Status | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---------------------------|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Baden-Württemberg: | Freiburg | Stufe 3 | 01.01.2010 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Heidelberg | Stufe 3 | 01.01.2010 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Heidenheim | Stufe 3 | 01.01.2012 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Heilbronn | Stufe 3 | 01.01.2009 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Herrenberg | Stufe 3 | 01.01.2009 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Ilsfeld | Stufe 3 | 01.03.2008 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Karlsruhe | Stufe 3 | 01.01.2009 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Leonberg | Stufe 3 | 01.03.2008 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Ludwigsburg und Umgebung (Asperg, Bietigheim-Bissingen, Freiberg, Ingersheim, Kornwestheim, Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen, Pleidelsheim, Tamm) | Stufe 3 | 01.01.2013 | 01.01.2013 | 01.01.2013 |
| | Mannheim | Stufe 3 | 01.03.2008 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Mühlacker | Stufe 3 | 01.01.2009 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Pfintztal | Stufe 3 | 01.01.2010 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Pforzheim | Stufe 3 | 01.01.2009 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Reutlingen | Stufe 3 | 01.03.2008 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Schramberg | geplant | unbekannt | keine Angabe | keine Angabe |
| | Schwäbisch Gmünd | Stufe 3 | 01.03.2008 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Stuttgart | Stufe 3 | 01.03.2008 | 01.07.2010 | 01.01.2012 |
| | Tübingen | Stufe 3 | 01.03.2008 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| | Ulm | Stufe 3 | 01.01.2009 | 01.01.2012 | 01.01.2013 |
| Urbach | Stufe 3 | 01.01.2012 | 01.01.2012 | 01.01.2013 | |
| Wendlingen | geplant | 02.04.2013 | 02.04.2013 | 02.04.2013 | |
| Bayern: | Augsburg | Stufe 3 | 01.07.2009 | 01.01.2011 | 01.01.2013 |
| | München | Stufe 3 | 01.10.2008 | 01.10.2010 | 01.10.2012 |
| | Neu-Ulm | Stufe 2 | 01.11.2009 | 05.11.2012 | keine Angabe |
| Berlin: | Berlin | Stufe 3 | 01.01.2008 | 01.01.2010 | 01.01.2010 |
| Bremen: | Bremen | Stufe 3 | 01.01.2009 | 01.01.2010 | 01.07.2011 |
| Hessen: | Frankfurt a.M. | Stufe 3 | 01.10.2008 | 01.01.2010 | 01.01.2012 |
| | Wiesbaden | Stufe 3 | 01.02.2013 | 01.02.2013 | 01.02.2013 |
| Niedersachsen: | Hannover | Stufe 3 | 01.01.2008 | 01.01.2009 | 01.01.2010 |
| | Osnabrück | Stufe 3 | 04.01.2010 | 03.01.2011 | 03.01.2012 |
| Nordrhein- | Bonn | Stufe 2 | 01.01.2010 | 01.07.2012 | 01.07.2014 |

| | | | | | |
|-------------------------|---|----------------|------------|------------|--------------|
| Westfalen: | | | | | |
| | Dinslaken | Stufe 3 | 01.07.2011 | 01.07.2011 | 01.10.2012 |
| | Düsseldorf | Stufe 2 | 15.02.2009 | 01.03.2011 | keine Angabe |
| | Hagen | Stufe 2 | 01.01.2012 | 01.01.2013 | 01.07.2014 |
| | Krefeld | Stufe 3 | 01.01.2011 | 01.01.2011 | 01.07.2012 |
| | Köln | Stufe 2 | 01.01.2008 | 01.01.2013 | 01.07.2014 |
| | Langenfeld | Stufe 2 | 01.01.2013 | 01.01.2013 | 01.07.2014 |
| | Mönchengladbach | Stufe 2 | 01.01.2013 | 01.01.2013 | 01.01.2014 |
| | Münster | Stufe 2 | 01.01.2010 | 01.01.2010 | keine Angabe |
| | Neuss | Stufe 2 | 15.02.2010 | 01.03.2011 | keine Angabe |
| | Remscheid | Stufe 2 | 01.01.2013 | 01.01.2013 | 01.07.2014 |
| | Ruhrgebiet (Bochum, Bottrop, Castrop-Rauxel, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herne, Herten, Mülheim, Oberhausen, Recklinghausen) | Stufe 2 | 01.01.2012 | 01.01.2013 | 01.07.2014 |
| | Wuppertal | Stufe 2 | 15.02.2009 | 01.03.2011 | keine Angabe |
| Rheinland-Pfalz: | Mainz | Stufe 3 | 01.02.2013 | 01.02.2013 | 01.02.2013 |
| Sachsen: | Leipzig | Stufe 3 | 01.03.2011 | 01.03.2011 | 01.03.2011 |
| Sachsen-Anhalt: | Halle (Saale) | Stufe 3 | 01.09.2011 | 01.09.2011 | 01.01.2013 |
| | Magdeburg | Stufe 3 | 01.09.2011 | 01.09.2011 | 01.01.2013 |
| Thüringen: | Erfurt | Stufe 3 | 01.10.2012 | 01.10.2012 | 01.10.2012 |

So lassen sich innerhalb der Baureihe 210 folgende Dieselmotoren mit den für die Einfahrt in Umweltzonen notwendigen Partikelminderungssystemen durch die Fa. Deißler ausstatten [4]:

Tabelle 3: Motoren geeignet für Nachrüstung von Partikelminderungssystemen (Stand Feb. 2013)

| Typ | HSN | TSN | PS | kW | ccm |
|-----------|-----|-----|-----|-----|------|
| E 200 D | 710 | 334 | 88 | 65 | 1997 |
| E 220 D | 710 | 300 | 95 | 70 | 2155 |
| E 220 D | 710 | 335 | 75 | 55 | 2155 |
| E 250 D | 710 | 301 | 113 | 83 | 2497 |
| E 250 D T | 710 | 333 | 113 | 83 | 2497 |
| E 300 D | 710 | 302 | 136 | 100 | 2996 |

Nach eigenen Angaben der Fa. Deißler ist ein Nachrüstsystem für den Motor 300TD in Arbeit. Kürzlich teilte die Fa. Kat-Company aus Pforzheim mit, dass die Möglichkeit zur Nachrüstung des E290 Turbodiesel bestehe. Ob weitere Dieselmotoren, die bisher mit gelber oder roter Plakette versehen wurden und in der obigen Liste nicht aufgeführt sind, durch individuelle Arbeiten nachgerüstet werden und so für eine grüne Plakette taugen, muss durch individuelle Anfrage bei Deißler oder einer anderen Firma mit ähnlichen Leistungen erfragt werden. Es besteht Hoffnung, dass die Liste der nachrüstbaren Motoren noch erweitert wird! Nicht betroffen von der Umweltzonen-Problematik sind alle Modelle mit Benzinmotor, die durchweg ohne Nachrüstungen eine grüne Feinstaubplakette erhalten.

Rostproblematik

Eines der wichtigsten Themen in dieser Kaufberatung ist die gründliche Abhandlung der Rostproblematik, für die die Baureihe W210 sowie andere Modelle der 1990er (Vorgänger-Baureihe 124, besonders ab Mopf II, C-Klasse Baureihen 202 und 203, S-Klasse Baureihe 220, A-Klasse Baureihe 168) einiges an trauriger Berühmtheit erlangt haben und das Image der Marke Mercedes-Benz schwer beschädigt haben. Ist irgendwo die Rede von der Baureihe 210, fällt fast immer der Begriff der „üblen Rostlaube“. Meist sind die Hintergründe für die verstärkte Rostneigung nicht bekannt, sodass solche Urteile über die Baureihe zwar verständlich, nicht jedoch ganz richtig sind.

Zunächst soll gesagt werden, dass zwar *viele* – die Mehrheit – der Fahrzeuge der Baureihe 210 ein Problem mit verstärkter Korrosionsneigung an allen möglichen und unmöglichen Stellen haben, aber keineswegs *alle*. Im Jahr 2013 dürften all jene Fahrzeuge, die eine besonders starke Rostneigung aufwiesen, bereits exportiert oder verschrottet sein, oder sie sind so offensichtlich verrostet, dass auch ein Laie diese Exemplare problemlos aussortieren kann. Folglich gibt es eine höhere Konzentration in dieser Hinsicht weniger problematischer und völlig problemloser Fahrzeuge. Es lohnt sich also, Ausschau zu halten.

Die Gründe für Rostproblematik bei Mercedes-Fahrzeugen der 1990er lässt sich auf verschiedene Ursachen zurückführen. Einige davon haben den Status unbestätigter Theorien, für einige gibt es handfeste Hinweise.

Ein Hauptproblem, das auch wissenschaftlich bestätigt wurde, war wohl die bakterielle Verseuchung der kathodischen Tauchbadlackierung im Produktionswerk. Im Rahmen ihrer Dissertation an der Uni Stuttgart wurde der mikrobielle Befall der Tauchbecken nach der Umstellung auf die umweltfreundlicheren da weniger giftigen Wasserlacke untersucht [3]. Durch die Ausscheidungen eines Bakterienstammes veränderte sich die physikalische Beschaffenheit des Lackes und schuf so Angriffsfläche für Korrosion. Das Problem wurde stärker, je länger die Lackieranlage nicht mehr mit Lack neubefüllt wurde. Fahrzeuge, die lackiert wurden, nachdem der Lack bereits mehrere Wochen durch vermehrte Bakterienausscheidungen vergammeln konnte, rosteten besonders intensiv (zum Teil auch ohne offensichtlichen Grund mitten auf planen Stellen des Blechs), während Fahrzeuge, die nach frischer Befüllung la-

ckiert wurden, kein auffälliges Korrosionsverhalten aufweisen. Bei besonders stark betroffenen Fahrzeugen gibt es außer einer kompletten Entlackung, Entrostung und Neulackierung keine dauerhafte Lösung für das Rostproblem. Für die überwiegende Mehrzahl der Fahrzeuge ist ein solcher Aufwand, der für Oldtimer durchaus Anwendung findet, jedoch finanziell kaum zu rechtfertigen. Die Untersuchung der Uni Stuttgart erklärt auch das Phänomen, dass manche Fahrzeuge schier überall rosten, während bei anderen vorwiegend einzelne Anbauteile (wie z.B. Kotflügel oder Türen) befallen sind und andere Fahrzeuge wiederum gänzlich rostfrei darstehen. Im zweiten Fall ist anzunehmen, dass einzelne Anbauteile zu anderen Zeitpunkten lackiert wurden als die Hauptkarosserie.

Andere Gründe, die wiederkehrend genannt werden, sind mangelnde Blechqualität (teils durch physikalische Eigenschaften, teils durch Verarbeitungsmängel; der Name „Bonazink“ wird genannt – ein Blech, bei dem angeblich durch erhöhten Zinkgehalt auf weitere Rostschutzmaßnahmen verzichtet werden könne...), stumpfe Stanzwerkzeuge, mangelnde Rostvorsorge am Unterboden und in Hohlräumen durch Konservierungswachs, die Reihenfolge von Stanzen und Auftrag der korrosionshemmenden Beschichtung (nämlich genau falsch herum), sowie Probleme des Wasserlacks, an Schnittkanten ausreichende Schichtdicke zu bilden.

Häufig wird zur Erklärung des Rostdesasters eine damalige Ankündigung des Mercedes-Benz-Vorstands zitiert, bei der Produktion der Baureihe 210 gegenüber der Baureihe 124 30% kostengünstiger zu produzieren (was u.U. zu einigen der zuvor genannten Gründe führen konnte). Auch hier mag etwas Wahrheit dran sein; jedoch war Mercedes lange Zeit dafür bekannt, deutlich kostenintensiver als die direkten Wettbewerber zu produzieren, was nicht nur auf höherwertige Verarbeitungsmethoden und Teile zurückzuführen war, sondern auch auf Ineffizienz. Die dreißigprozentige Kosteneinsparung taugt also nicht viel als ernsthaftes Argument jenseits des Stammtischs, solange einzelne Maßnahmen, die zur Kosteneinsparung führten, nicht im Einzelnen bekannt sind.

Des Weiteren sind seit Produktionsstart der Baureihe im Jahr inzwischen rund 18 Jahre vergangen und auch die jüngsten Fahrzeuge sind mehr als 10 Jahre alt. Auch einem Mercedes kann zugestanden werden, nach 18 Jahren Alterserscheinungen zu zeigen. In Anbetracht des Alters und der aufgeführten Gründe für verstärkte

Korrosionsneigung der Baureihe kann man inzwischen sogar mit einigem Erstaunen feststellen, dass doch recht viele 210er auf den Straßen anzutreffen sind, die noch aussehen „wie geleckert“ und keinerlei äußere Anzeichen von Rost zeigen.

Die Gründe für die Rostproblematik zu kennen, ist nicht ganz unwichtig. Denn mit Kenntnis einiger Probleme, z.B. des Problems der mikrobiellen Verseuchung der kathodischen Tauchbadlackierung, lässt sich besser einschätzen, ob ein bestimmtes Fahrzeug, das zum Verkauf steht, Freude bereiten kann oder im Zuges eines Kampfes gegen Windmühlen zu eine Dauergast beim Lackierer wird.

Grundsätzlich sollte unterschieden werden zwischen *kosmetischem Rost* und *sicherheitsgefährdendem Rost*. *Kosmetischer Rost* betrifft vor allem Anbauteile wie vordere Kotflügel sowie Türen. Dieser Rost ist hässlich und unschön und kann dazu führen, dass das Fahrzeug vom TÜV bis zum Austausch oder bis zur Reparatur des betreffenden Bauteils aus dem Verkehr gezogen wird. Dennoch kann ein äußerlich verrosteter 210er, der sonst technisch in Ordnung ist, noch ein paar hunderttausend Kilometer zurücklegen. Wie problematisch solch kosmetischer Rost ist, hängt also vor allem von den Ansprüchen des Fahrzeughalters ab. Es gibt Fahrer, die ihr Fahrzeug gerne im Jahreswagen-Zustand halten (was mit einem wenig zur Korrosion neigenden 210er sehr gut machbar ist!), während andere sich an ein paar Rostblasen am Kotflügel nicht stören, zumal sie von Laien häufig gar nicht und auch von Interessierten häufig erst auf den zweiten Blick gesehen werden. *Sicherheitsgefährdender Rost* ist dagegen häufig nicht ohne weiteres zu erkennen. Hier sind vor allem drei Bereiche zu nennen, die dringend – nach Möglichkeit vor dem Kauf, aber spätestens danach – überprüft werden sollten:

1. die vorderen Federaufnahmen
2. der Motorträger
3. die Schweller

Vordere Federaufnahmen

Ein Problem, welches übrigens bereits bei der Vorgänger-Baureihe 124 auftrat und auch bei der C-Klasse Baureihe 202 vorkommt, ist die Korrosion entlang der Schweißnaht zur Befestigung der Federaufnahmen mit der Karosserie, welche zu einem Herausbrechen der Federaufnahmen führen kann, wodurch das Fahrzeug auf die Räder fällt (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 3). Das möchte man nicht, während

man mit 180 km/h über die Autobahn fährt. Das Fahrzeug wird hierbei unkontrollierbar, es besteht Lebensgefahr!



Abbildung 2: Gebrochene Federaufnahme an einem schrecklich vergammelten 210er. Das Fahrzeug hängt auf den Rädern und wäre so nicht mehr während der Fahrt kontrollierbar.



Abbildung 3: Gebrochene Federaufnahme bei einem sonst "unverdächtigen" 210er.

Die Federaufnahmen lassen sich optisch kontrollieren, wenn die Räder eingeschlagen sind. Sollte es um die Schweißnaht herum Wölbungen geben, der Rost bereits abblättern oder auch nur leichte Risse erkennbar sein, ist schnellstens der Rat einer Werkstatt einzuholen. Im Reparaturfall sollten gleich beide Federaufnahmen (also links und rechts) ersetzt werden. Bei der Reparatur wird nach Vorgabe von Mercedes-Benz ausschließlich genietet, nicht mehr geschweißt, dass durch die hohen Temperaturen beim Schweißen Strukturveränderungen der umgebenden Materialien befürchtet werden, welche wiederum zu Schäden führen können. Mit dieser Reparatur sollte daher eine Mercedes-erfahrene freie Werkstatt oder ein Mercedes-

Benz Vertragshändler beauftragt werden.²¹ Erschwerend bei der Sichtkontrolle der Federaufnahmen ist, dass die Schweißnaht häufig durch Unterbodenschutz und/oder Dreck verdeckt ist, sodass eventuell vorhandene Schäden nur schwer oder gar nicht erkannt werden können. Oft jedoch sind Schäden auf den ersten Blick zu erkennen. Fahrten sollten dann nach Möglichkeit nicht mehr vorgenommen werden! Abbildung 4 zeigt eine Federaufnahme, bei der die Schweißnaht wegen einer bedeckenden Dreckschicht nicht mehr erkannt werden kann. Hier lässt sich kein klares Urteil bilden. Sollte dies der Fall sein, so wird empfohlen, den Bereich um die Federaufnahme Trockeneisstrahlen²² zu lassen. Die Kosten sind überschaubar und in Anbetracht der Gefahr, die von einer herausbrechenden Federaufnahme ausgeht, vernachlässigbar. Im Anschluss kann bei Nichtbefund der Bereich großzügig mit einem Korrosionsschutzmittel konserviert werden, damit auch in Zukunft keine Gefahr von den Federaufnahmen ausgeht wird.²³



Abbildung 4: Verdreckte Federaufnahme: Hier lässt sich keine Beschädigung erkennen

²¹ Für die Reparatur sind ca. 700 Euro zu veranschlagen.

²² Das Stichwort „Trockeneisstrahlen“ liefert über google eine Menge Videos und Erklärungen zur Vorgehensweise und den Vorteilen der Methode (z.B. gegenüber Sandstrahlen).

²³ Genau diese Verfahrensweise wurde bei dem Fahrzeug von auf Abbildung 4 vorgenommen. Das Trockeneisstrahlen zeigte, dass die Federaufnahme unter der Dreck- und Unterbodenschutzschicht noch jungfräulich aussieht. Im Anschluss wurde der Bereich großzügig und großflächig mit Mike Sanders Korrosionsschutzfett behandelt.

Wer in den einschlägigen Internetforen nach Berichten über gebrochene Feder-aufnahmen recherchiert, wird schnell fündig werden und teils unglaubliche Geschichten lesen (Gott sei Dank in der Regel mit glücklichem Ausgang). Das Problem ist also unbedingt ernst zu nehmen! Dies ist die womöglich gefährlichste einzelne Schwachstelle der gesamten Baureihe 210!

Motorträger

Die zweite kritische Stelle für sicherheitsgefährdenden Rost ist der Motorträger, auch Vorderachsträger genannt, der bei nahezu allen, auch bestens gepflegten Fahrzeugen, die äußerlich rostfrei sind, angegriffen sein dürfte. Der Grund ist eine unglückliche Konstruktion der Ingenieure. Der Motorträger wird zur Straße hin abgekapselt durch eine Plastikabdeckung.²⁴ Diese Plastikabdeckung hat zwei negative Effekte: Zum Einen wirkt er durch Vibrationen beim Fahren auf den Vorderachsträger ein, beschädigt diesen also mechanisch an seiner Oberfläche. Zum Anderen kann sich auf dieser Plastikabdeckung (Salz-) Wasser sammeln, sodass der Motorträger auch bei abgestelltem Wagen nach Regenfahrten im Wasser vor sich hin korrodieren kann. Um diese Ursachen zu beseitigen, werden häufig zwei einfache Maßnahmen vorgeschlagen. Um das Reiben der Plastikabdeckung am Träger zu vermeiden, kann die Plastikabdeckung mit zwei einfachen Abstandhaltern aus Gummi montiert werden. Um das Sammeln von Wasser zu vermeiden, kann die Plastikabdeckung mit einigen Ablauflöchern versehen werden. Grundsätzlich sollte der Motorträger außerdem dick mit Korrosionsschutz konserviert werden.²⁵

Die Kontrolle des Motorträgers sollte wenn möglich vor dem Kauf geschehen. Dazu kann einerseits ein Blick in den Motorraum nach unten vor den Motor geworfen werden, wo ein Teil der Oberseite des Vorderachsträgers hervorragt. Das dies jedoch nicht der hauptsächlich angegriffene Bereich ist, lassen sich hier in der Regel nur Schäden feststellen, wenn die Korrosion bereits stark fortgeschritten ist. Für eine vollständige Kontrolle des Motorträgers muss das Fahrzeug auf die Hebebühne und die Plastikabdeckung muss demontiert werden. Diese Kontrolle ist natürlich bei einem Gebrauchtkauf von Privat nicht immer möglich, ist aber dringend zu empfehlen. Ggf. kann mit einer Werkstatt im Voraus (mit Einverständnis des Fahrzeugbesitzers)

²⁴ Diese Plastikabdeckung ist auch der Grund, weshalb der TÜV diese potentiell sicherheitskritische Schwachstelle nicht entdecken kann: Er darf keinerlei Verkleidungen am Auto lösen!

²⁵ Natürlich erst nachdem der vorhandene Rost mechanisch entfernt wurde und eventuelle Schäden ausgebessert wurden.

eine Kontrolle vereinbart werden. Häufig zeigen sich nach Demontage der Plastikabdeckung unerwartet schwere Korrosionsschäden (vgl. Abbildung 5). Ein Austausch des Trägers ist nicht ohne Weiteres möglich. Mercedes-Benz hat jedoch Reparaturbleche für den Vorderachsträger im Angebot, die eingeschweißt werden müssen. Mit dieser Aufgabe sollte eine vertrauenswürdige Werkstatt beauftragt werden. Zuvor muss der Träger mechanisch weitestgehend von Rost beseitigt werden und sollte im Anschluss entweder mit einem phosphorsäurehaltigen Rostumwandler (Fertan, Hammerite...) behandelt werden und ggf. mit Rostschutzfarbe eingestrichen. Nach den Schweißarbeiten sollte der gesamte Bereich großzügig mit einem wirkungsvollen Rostkonservierungsmittel eingestrichen werden. Danach ist Ruhe.

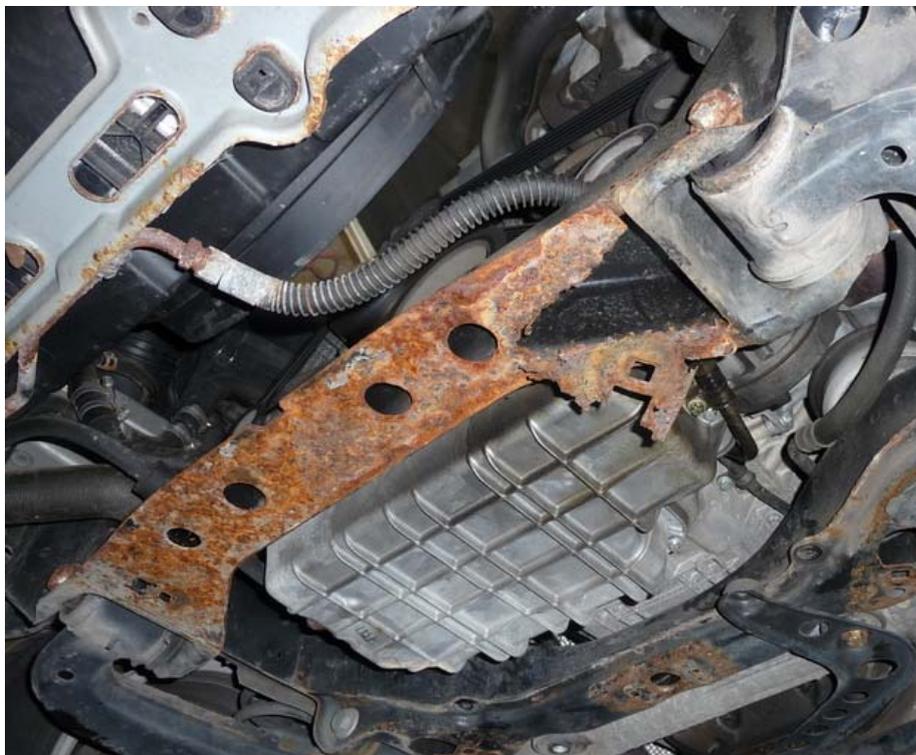


Abbildung 5: Der rostbraune Bereich auf dem Foto war früher einmal ein Vorderachsträger (Quelle des Fotos leider unbekannt)

Schweller

Die Schweller verlaufen auf beiden Seiten des Fahrzeugs unterhalb der Türen. Sie geben dem Fahrzeug Stabilität und Steifheit. Entsprechend sollten sie auch stabil und steif sein und nicht vom Rost zerfressen, damit die Sicherheit der Fahrzeuginsassen im Falle eines Unfalls nicht stärker als notwendig gefährdet ist. Beim Schweller gibt es kritischen und unkritischen Rost. Als allgemeine Regel deutet unkritischer

Rost aber häufig auf kritischen Rost im Verstecken hin, weshalb auch der vermeintlich unkritische Rost ernst genommen werden sollte.

Die Schweller sind innen hohl. In den Schwellern sitzen die Wagenheberaufnahmen. Beim Vor-Mopf der Baureihe 210 waren die Schweller blank, nach der Modellpflege waren sie mit einer Plastikabdeckung in Wagenfarbe verkleidet. Schon bei der Vorgängerbaureihe 124 war der Schwellerbereich um die Wagenheberaufnahmen ein neuralgischer Punkt, der Gebrauchtwagenkäufern zur Kontrolle empfohlen wird. Auch die Baureihe 210 gammelt gerne um die Wagenheberaufnahmen herum. Solche Roststellen kann jede Werkstatt mit Schweißgerät günstig reparieren; sie sehen häufig schlimmer aus, als sie sind. Abbildung 6 zeigt eine Wagenheberaufnahme eines Vor-Mopf-Modells. Hier waren äußerlich nur eine Rostpickel um die runde Plastikabdeckung der Wagenheberaufnahme zu sehen. Nach Entfernung des Schutzlacks und der Plastikabdeckung (Reste stecken noch drin, sie ließ sich nicht vollständig entfernen) wurde das Ausmaß des Schadens offenbar: Der Schweller war an dieser Stelle durchgerostet. Spätestens bei Rostschäden an den Wagenheberaufnahmen sollte man eine endoskopische Untersuchung des Schwellers auf weitere Rostnester vornehmen.²⁶ Dabei wird mittels einer kleinen Kamera der Hohlraum im Schweller begutachtet. Sollten sich dabei kritische Rostnester zeigen, sollten diese Teile des Schwellers entfernt und mit Reparaturblechen repariert werden. Bei schlimmem Rostbefall muss der gesamte Schweller ersetzt werden, was teuer ist und deshalb nach Möglichkeit vor dem Fahrzeugkauf herausgefunden werden sollte.

²⁶ Der abgebildete Schaden auf dem Foto ließ sich für rund 100 Euro bei einer freien Werkstatt professionell beseitigen. Eine endoskopische Untersuchung des Schwellers, die vor den Schweißarbeiten durchgeführt wurde, führte zu keinen weiteren Befunden, sodass der Hohlraum im Schweller nach erfolgter Reparatur über den Schwellerzugang im Radkasten großzügig mit Mike Sanders Korrosionsschutzfett konserviert wurde, um weitere Durchrostungen von innen heraus auszuschließen.



Abbildung 6: Durchgerostete Wagenheberaufnahme bei einem Vor-Mopf 210er

Um äußerliche Rostnester des Schwellers zu finden, sollte die schwarze Plastikabdeckung unterhalb des Schwellers (hat auch der Vor-Mopf) entfernt werden. Das geht auch ohne Hebebühne, wenn man willens ist, auf dem Boden zu liegen.

Weitere Roststellen

Es gibt eine Menge weiterer Stellen, die bei vielen Fahrzeugen vom Rost heimgesucht werden (und bei anderen wiederum gar nicht). Im Folgenden eine Liste:

Kotflügel und Radläufe

Das Fahrzeug sollte sehr intensiv an den vorderen Kotflügeln und hinteren Radläufen untersucht werden. Das betrifft nicht nur die Unterseite zum Rad, sondern auch den vorderen Bereich an den Scheinwerfern sowie den Bereich zur Türöffnung (vgl. Abbildung 7).



Abbildung 7: Rost am rechten Kotflügel zur Türöffnung

Die Kotflügel sind der vielleicht rostanfälligste Bereich und daher bei Gebrauchtwagen auch häufig bereits ein- oder mehrfach von einem Lackierer nachgebessert worden. Mit einem Magneten lässt sich überprüfen, ob der Radausschnitt überhaupt noch metallisch ist oder mit Füller repariert wurde. Brauchbare gebrauchte Kotflügel sind schwer zu bekommen, neue kosten inkl. Lackierung ca. 600 Euro pro Stück. Steht eine Hebebühne und etwas Zeit zur Verfügung, empfiehlt sich die Demontage der inneren Kotflügelverkleidung. Nach Fahrzeugkauf sollte hier auch gründlich konserviert werden.

Kofferraumdeckel/Heckklappe

Der Kofferraumdeckel bei der Limousine bzw. die Heckklappe beim T-Modell sind häufig von Rost befallen. Rost findet sich im Bereich um das Kofferraumschloss (auch bei anderen Modellen – scheint eine „Mercedes-Krankheit“ zu sein), manchmal auch am Stern.²⁷ Beim T-Modell ist insbesondere der Bereich um den Griff häufig angegriffen und nur schwer dauerhaft zu sanieren.²⁸ Die Beseitigung von Rost um

²⁷ Einfach mal bei geparkten 210ern einen unauffälligen Blick auf das Heckschloss werfen. Man wird leider oft fündig. Manchmal ist der Rost so ausgeprägt, dass man ihn sogar während der Fahrt im Stadtverkehr bei vorausfahrenden Fahrzeugen erkennen kann.

²⁸ Daher empfiehlt sich bei einer bisher gesunden bzw. nach Kauf einer neuen Heckklappe die gründliche Konservierung des Hohlraums mit kriechfähigem Konservierungsfett.

das Heckschloss sollte einhergehen mit dem Verzinken des gefährdeten Bereichs sowie der Konservierung des Blechausschnitts um das Heckschloss.²⁹

T-Modell: Batteriefach unter Rücksitzbank

Beim S210 befindet sich unter der Rücksitzbank eine Batterie. Hier sind häufig Rostschäden zu finden, die unbemerkt vor sich her gammeln – wer kommt schon von selbst darauf, unter der Rücksitzbank nach Rost zu suchen?

Limousine: Seitliche Kofferraummulden und Ersatzradmulde

Bei der Inspektion der Limousine auf Rost sollte unbedingt einmal der mittlere Teppich des Kofferraums angehoben und das Ersatzrad herausgenommen werden. Bei nicht wenigen Fahrzeugen kann man hier Durchrostungen finden, die einen freien Blick auf die Straße erlauben. Gleiches gilt für die beiden seitlichen Mulden. Viele Modelle zeigen Durchrostungen unterhalb der Teppichverkleidungen. Hinweis darauf liefert nach Regenfahrten Feuchtigkeit des Teppichs in ebendiesen Mulden. Bevor die gesamte Kofferraumverkleidung ausgebaut wird, kann man ggf. mit der Hand auf dem Boden der Kofferraummulde Feuchtigkeit erfühlen – funktioniert natürlich nur, wenn die letzte Regenfahrt oder Unterbodenwäsche noch nicht so lange her ist.

Türen

Oftmals befallen sind auch die Türen. Rost zeigt sich unter der oberen Gummilippe sowie unter der Tür unter der Gummilippe und unter der abziehbaren, kautschukartigen Dichtlippe im unteren Türbereich. Genau untersuchen! Wenn die Türen von innen verrostet sind, helfen Behandlungen von außen auf Dauer wenig. Deshalb sollten die Hohlräume der Türen gründlich von innen konserviert werden.

Dach und Dachrehling (T-Modell)

Nicht selten wurden während des Kulanzzeitraums Dächer vollständig durch Mercedes-Benz neulackiert. Insbesondere auch der Befestigungsbereich der Dachrehling beim T-Modell zeigt manchmal Korrosionsansätze.

Unterboden

Der gesamte Unterboden sollte, wenn möglich, unter Zuhilfenahme guter (!) Lichtquellen untersucht werden, wenn das Fahrzeug auf der Hebebühne ist. Neural-

²⁹ „Freundschaftspreis“ beim freien Lackierer: Ca. 300 Euro.

gische Punkte sind u.a. der Bereich unter den bereits angesprochenen Kofferraummulden, diverse Fahrwerksteile, alle Schnittkanten, der Bereich um die Befestigungsschrauben des Hitzeschutzblechs über dem Auspuffendtopf und wie bereits angesprochen Schweller (Verkleidung muss abgeschraubt werden) und Motorträger (auch hier muss die Plastikverkleidung entfernt werden).

Zierleisten

Der Bereich um die Kunststoffzierleisten (die mit dem Classic-/Elegance-/Avantgarde-Emblem) sollte entlang des ganzen Fahrzeugs genau abgesucht werden.

Typische Schwachstellen zur Überprüfung vor Kauf

An dieser Stelle sollen typische Defekte diskutiert werden, die sich beim Gebrauchtwagenkauf leicht überprüfen oder nachfragen lassen. Hier sollen nicht alle irgendwann einmal auftretenden Mängel oder Verschleißerscheinungen diskutiert werden.³⁰

Die Baureihe 210 ist generell mechanisch sehr robust. Hohe Laufleistungen werden von vielen Fahrzeugen erreicht; selbst Fahrzeuge, die äußerlich wegen vieler Roststellen schon unansehnlich sind, können noch lange ohne technische Probleme unterwegs sein. Dennoch ist der Hauptfeind der Baureihe ganz eindeutig und überwiegend der Rost (siehe Abschnitt „*Rostproblematik*“). Ohne den wäre der 210er das vielleicht beste Auto, das Mercedes-Benz je gebaut hätte, wenn man Fahrkomfort, Kosten und Haltbarkeit betrachtet und die Gebrauchtwagenpreise wären sicher doppelt so hoch. Vom 124er würde kein Mensch mehr reden... Nun ist es aber anders gekommen – und rostfreie Exemplare sind relativ selten.

Es gibt im Internet (z.B. beim ADAC) eine Reihe von Leitfäden zum Gebrauchtwagenkauf, die modellunabhängig sind. Die Inhalte dieser Leitfäden sollen hier nicht wiederholt werden. Vielmehr soll auf einige 210er-spezifische Punkte hingewiesen werden.³¹

Motor

Einer der wichtigsten Punkte zur Überprüfung ist natürlich der Motor. Dieser sollte trocken sein, also kein Öl und kein Wasser verlieren. Überprüft werden sollte dies mittels Sichtkontrolle im Motorraum sowie auf einem trockenen Parkplatz, auf dem das Fahrzeug vorher abgestellt war. Hier gibt es natürlich Spielraum für Manipulationen durch den Verkäufer. So kann er zum Beispiel kurzfristig eine Motorwäsche vornehmen und das Auto umparken. Auch sieht man verlorene Betriebsflüssigkeiten schlechter, wenn der Untergrund nass ist. Auf diese „Tricks“ sollte geachtet werden. Als potentieller Käufer sollte man zudem darauf bestehen, dass der Motor kalt ist und nicht lief, bevor der Wagen besichtigt wird. Der Grund ist, dass bestimmte Unregelmäßigkeiten nur bei kaltem Motor auftreten, der Start des Motors im kalten Zustand

³⁰ Jedoch sei dem interessierten Leser die FAQ des W210-Forums von Motor-Talk ans Herz gelegt, in der auch eine umfassende Liste technischer Schwachstellen zu finden ist: <http://www.motor-talk.de/faq/mercedes-e-klasse-w210-q89.html>

³¹ Nichtsdestotrotz sind manche Hinweise allgemeiner Natur...

problematisch sein könnte (vor allem bei CDIs im Winter), und das Getriebe möglicherweise im kalten Zustand Verhaltensweisen zeigt, die im warmen Zustand nicht mehr auftreten. Auf ein kaltes, nicht warmgefahrenes und auch nicht im Stand gelaufenes Auto sollte also bestanden werden!

Bei den Benzinmotoren gibt es eine ca. 70-sekündige Kaltstartphase, in welcher der Motor mit erhöhter Drehzahl läuft. Dies dient u.a. dazu, den Katalysator schneller zu erhitzen, um die Schadstoffemission zu begrenzen. Nach dieser Phase fällt die Drehzahl ab und liegt deutlich unter 1000 U/min. Der Drehzahlzeiger sollte dabei im Stand absolut ruhig stehen und keine Ausschläge nach oben zeigen. Auch sollte nichts klappern, scheppern oder rasseln.³²

Im Motorraum sollte einmal der Deckel des Öleinfüllstutzens abgedreht und begutachtet werden. Im Winter und besonders bei Kurzstreckenbetrieb könnte sich hier ein milchiger Schleim gebildet haben. Das sollte man zum Anlass nehmen, den Verkäufer nach seinem Streckenprofil zu fragen. Gibt er an, vorwiegend oder ausschließlich Langstrecke zu fahren, so könnte sich Kühlwasser im Öl befinden, was wiederum seine Ursache in einer defekten Zylinderkopfdichtung haben könnte. Ist der Deckel dahingegen verrußt, deutet das beim E240 mit 2,4l-M112-Benzinmotor auf ein möglicherweise bestehendes Verkokungsproblem hin. Auch hier könnte es dann kurzfristig zu einem Motorschaden kommen, da der Ölkanal mit Ölkohle zugesetzt sein könnte, was eine aufwändige Reparatur erfordert. Gerade beim E240 ist es daher auch wichtig, dass der Vorbesitzer stets sehr gutes, am Besten vollsynthetisches Motoröl (z.B. Mobil 1 0W-40 „New Life“) genutzt hat und die Ölwechselintervalle einhielt. Ein Blick in das Serviceheft verrät mehr über die bisher genutzte Ölqualität. Finden sich dort Einträge mit billigem Baumarktöl und Spezifikationen wie 10W40 oder gar 15W40, ist von dem Fahrzeug Abstand zu nehmen. Wer schon bei der Ölqualität spart, obwohl er Mercedes fährt, hat seinem Fahrzeug vermutlich auch sonst wenig Gutes getan. Das gilt nicht nur für den E240, sondern für alle Motorisierungen.³³

³² Eine rasselnde Steuerkette beim 420er-Benziner zum Beispiel deutet auf einen möglicherweise kurz bevor stehenden Motorschaden hin. Das könnte der Grund für den Verkäufer sein, den Wagen abzustoßen...

³³ Auch wenn die Vorkammerdieselmotoren hier relativ unempfindlich sind. Es geht auch darum, die Einstellung des Fahrzeughalters zur Fahrzeugpflege zu erkunden. Der Einfluss des Fahrzeughalters darauf, wie lange man mit dem Fahrzeug noch ohne Kummer unterwegs sein kann, sollte nicht unterschätzt werden.

Die Benzinmotoren sind im Regelfall sehr laufruhig. Es dürfen keine nennenswerten Vibrationen nach innen dringen (z.B. ans Lenkrad). Im Idealfall spürt man den Motorlauf gar nicht.³⁴ Sollten doch Vibrationen zu spüren sein, sind möglicherweise die Motorlager am Ende ihrer Lebenszeit angekommen. Der Verkäufer sollte Auskunft darüber geben können, ob die Motorlager bereits einmal gewechselt worden sind. Steht man bei geöffneter Motorhaube vor laufendem Motor, sollten die Vibrationen des Motors nicht sichtbar sein. Es dürfen auch keine Quietschgeräusche vom Keilrippenriemen ausgehen.

Des Weiteren sollte die Abgabe begutachtet werden. Ein grau/weiß ist bei Benzinmotoren nach Kaltstart normal und deutet auf kondensiertes Wasser hin. Im warmen Zustand sollte dies weniger ausgeprägt oder verschwunden sein. Sind die Abgase blau, deutet dies u.U. auf Ölverbrennung hin, die möglicherweise durch einen Turbolader in seinen letzten Lebenszügen verursacht wird (teuer!). Auch bei der Fahrt sollte ein Blick in den Rückspiegel geworfen werden, um auffälliges Verhalten zu erkennen. Riechen die Abgabe „frisch“, könnte Kühlwasser im Ölkreislauf sein (Ursache möglicherweise defekte Zylinderkopfdichtung – teuer!).

Bei einer Probefahrt empfiehlt es sich, nach warmgefahrenem Motor und Getriebe (frühestens nach ca. 10 km Fahrt, bei großen Motoren bzw. seltenen Schaltvorgängen eher etwas später) auch mal stärker zu beschleunigen, sodass das Getriebe einen oder zwei Gänge herunterschaltet. Steht nicht die volle Leistung zur Verfügung oder steht plötzlich weniger Leistung bereit, ist der Motor in sein Notlaufprogramm gewechselt, da irgendwo ein Defekt vorliegt. Beim starken Beschleunigen sollte auch wieder ein Blick in den Rückspiegel geworfen werden, um das Abgasverhalten zu kontrollieren. Rußt ein Dieselmotor besonders stark, bedürfen die Injektoren (der CDIs) möglicherweise einer Überholung.

Der Zeiger des Temperaturmessers des Kühlwassers sollte nach ca. 10 Kilometern (bei den Benzinern eher früher, bei den Dieseln ein bisschen später) knapp über der 80°C-Anzeige stehen. Wird auch nach bedeutend längerer Fahrstrecke die Temperatur nicht erreicht oder fällt bei „normalen“ Außentemperaturen rasch wieder ab, könnte das Thermostat defekt sein – ein häufiger Mangel. Vor dem Kauf sollte

³⁴ In der Tat wurde der Verfasser von verschiedenen Mitfahrern gefragt, ob der Motor denn überhaupt schon laufe (E240, 2,4l M112).

dieses dann nach Möglichkeit getauscht werden, um andere Ursachen ausschließen zu können.

Getriebe

Bei der Baureihe 210 wurden sowohl manuelle als auch automatische Getriebe angeboten.³⁵ Im Grunde herrscht Konsens darüber, dass nur die Automatikgetriebe „standesgemäß“ sind. Allerdings erfordern diese auch mehr Wartung. Ob es diese Wartung bekommen hat, ist vom Verkäufer zu erfragen und durch Rechnungen zu belegen. Ansonsten könnte sich bald ein teurer Defekt einstellen: Eine Überholung des Getriebes beim Spezialisten (und nur der kann es!) kostet deutlich über 2.000 Euro. Die Automatikgetriebe wurden ursprünglich als „wartungsfrei“ verkauft. Nach einiger Zeit ruderte Mercedes-Benz jedoch zurück und empfahl einen einmaligen Ölwechsel nach 60.000 km. Dieser jedoch ist bedingt durch die Konstruktion der *meisten* verbauten Automatikgetriebe stets nur eine halbherzige Lösung, da eine Ablassschraube am Wandler für das Öl eingespart wurde. So verbleiben auch beim Ölwechsel immer ein bis zwei Liter verdrecktes Altöl im Wandler. Dennoch ist solch ein regulärer Wechsel des Automatiköls besser als gar keiner! Diese Wartungsarbeit sollte entsprechend aus den Kundenbelegen hervorgehen. Wenn nicht, ist das ein klarer Mangel. Generell ist aber nicht nur ein einmaliger Ölwechsel nach 60.000 km zu empfehlen, sondern ein regelmäßiger Wechsel alle 60.000 km. Bei Gebrauchtfahrzeugen ist nicht zu erwarten, dass das Öl von Anfang an alle 60.000 km gewechselt wurde, da es einige Zeit brauchte, bis der Hersteller einsah, dass die lebenslange Befüllung der Automatikgetriebe nur insofern ein wahres Versprechen ist, als dass die Lebensdauer der Getriebe verkürzt wird...Bei einer Laufleistung von z.B. 150.000 Kilometern sollte aber wenigstens ein Ölwechsel stattgefunden haben.

Besser noch als ein solcher (Teil-) Ölwechsel ist eine Getriebespülung. Dies gilt für die Hierbei hat sich die Methode nach Tm Eckart durchgesetzt.³⁶ Auch Mercedes-Benz-Vertragswerkstätten wenden zum Teil bereits diese Methode an. Auch hier gilt, dass die Spülung alle 60.000 km stattfinden sollte. Dabei besteht unter Fahrern der Baureihe einiger Dissens darüber, ob die Spülung unter vorheriger Verwendung eines Reinigers durchgeführt werden sollte oder ohne. Eine abschließende

³⁵ Eine Übersicht über alle verbauten Getriebe der Baureihe ist zu finden unter <http://www.motor-talk.de/faq/mercedes-e-klasse-w210-q89.html#Q3542461>

³⁶ <http://www.automatikoelwechselfsystem.de/>

Empfehlung kann dazu nicht gegeben werden.³⁷ Auf der sicheren Seite ist man bei Getriebespülung ohne vorherige Zugabe des Reinigers. Ein klärendes Gespräch mit der die Spülung ausführenden Werkstatt wird empfohlen.

Ein gesundes Getriebe schaltet weich und ohne Rucken – sowohl im kalten als auch im warmen Zustand. Der erste Schaltvorgang nach Kaltstart erfolgt bei leicht erhöhter Drehzahl, ein sanfter Ruck ist hier noch zu akzeptieren. Unter Umständen können Schaltrucke ihre Ursache anderswo als im Getriebe haben, zum Beispiel in einer defekten Hardyscheibe im Antriebsstrang. Dies kann eine gute Werkstatt jedoch erkennen, wenn das Fahrzeug auf der Bühne ist. Die Automatikgetriebe sind sehr komfortabel, regelmäßige Stöße beim hoch oder runterschalten deuten auf einen Defekt hin. Die einwandfreie Funktion des Automatikgetriebes sollte ein MUSS-Kriterium beim Kauf sein, da sonst mit erheblichen Instandsetzungskosten gerechnet werden muss.

Die Automatikgetriebe der Baureihe 210, insbesondere bei den Modellen vor der Mopf im Jahr 2000, sind leider anfällig für Defekte. „Anfällig“ heißt hier, dass Defekte bei besonders rabiater Fahrweise auftreten können – aber selbst dann häufig bei Kilometerleistungen, die andere Fahrzeuge in vielen Fällen gar nicht erreichen. Die Fahrweise und Pflege des Vorbesitzers hat den größten Einfluss auf die Haltbarkeit der Automatik. Fahrzeuge, die dem Anschein nach vor allem für Ampelrennen gebraucht wurden und zudem besonders drehmomentstarke Motoren haben, sind daher besonders gefährdet. Aber selbst bei den vergleichsweise fragilen Vor-Mopf-Automatikgetrieben gibt es viele dokumentierte Laufleistungen von weit über problem- und defektfreien 300.000 km. „Anfällig“ ist also relativ. Noch unproblematischer sind die Getriebe seit der Mopf. Und am unproblematischesten sind die Schaltgetriebe, die aber deutlich weniger komfortabel sind und eigentlich nicht zum Charakter der Baureihe passen.

Kombiinstrument

Die E-Klasse hatte über ihre gesamte Bauzeit mit Spannungsspitzen zu kämpfen, denen immer wieder Glühbirnchen zum Opfer fallen, was sich hauptsächlich durch defekte bei der Außenbeleuchtung (Scheinwerfer, Bremslichter...) bemerkbar gemacht hat. Aber auch im Innenraum gehen mal Lämpchen kaputt. Ärgerlich ist das

³⁷ Dem Autor ist persönlich jedoch kein Fall bekannt, in dem ein späterer Getriebeschaden auf Nutzung des Reinigers zurückgeführt werden kann.

vor allem, wenn sie schlecht zugänglich sind, wie zum Beispiel im Kombiinstrument. Ein defektes Birnchen im Kombiinstrument bei einem Vor-Mopf zeigt sich dadurch, dass der kleine digitale Bereich, der Kilometerleistung, Temperatur und Tageskilometer anzeigt, ungleichmäßig hell ist bzw. an einer Stelle dunkler als an anderen. An sich kein kritischer Defekt, aber ärgerlich, da sich bei normalem Tageslicht die betreffende Anzeige kaum noch ablesen lässt. Zum Tausch muss das ganze Kombiinstrument herausgenommen werden.

Nach der Mopf gab es eine größere digitale Anzeige für den „Bordcomputer“. Wie viele andere Autos auch hatte die E-Klasse häufig einmal in ihrem Leben mit Pixelfehlern zu kämpfen, d.h. die Anzeige wird gestört durch ineinander verlaufende Pixel. Mercedes-Benz verlangt hohe Gebühren für die Reparatur, es gibt aber eine Reihe Werkstätten, die sich auf diese Reparatur spezialisiert haben und sie vergleichsweise günstig beheben können. Ein Pixelfehler sollte bei einem ansonsten guten Fahrzeug kein Kaufhindernis sein und kommt auch bei gut gepflegten Fahrzeugen vor. Wurde er einmal repariert, hält das Display in der Regel. Der Verkäufer kann in vielen Fällen Auskunft darüber geben, ob dieser Schaden bereits einmal auftrat und behoben wurde.

Parktronic

Die Parktronic – die audio-visuelle Einparkhilfe der E-Klasse – ist ein hilfreiches Extra bei so einem großen Auto. Der häufigste Defekt sind einzelne defekte Sensoren, die zu geringen Kosten ausgetauscht werden können. Welche Sensoren genau defekt sind, verrät der Fehlerspeicher, den jede Mercedes-Benz-Vertragswerkstatt (und einige freie) mit der sogenannten Star-Diagnose auslesen kann.

Sitzheizung

Die Drähte der Sitzheizung sind nach vielen Jahren im Gebrauch häufig an einer Stelle gebrochen, wodurch bestimmte Bereiche des Sitzes (z.B. Rückenlehne) nicht oder nicht mehr richtig warm werden. Die Reparatur bei Mercedes ist häufig teuer. Deswegen sollte die Sitzheizung auf ihre korrekte Funktion auf allen beheizten Plätzen – meist nur die beiden Vordersitze, manchmal auch die Rücksitze – getestet werden. Ist mühselig im Sommer und gerade bei von der Sonne aufgeheiztem Leder kaum machbar, es sollte aber versucht werden.

Schiebedach

Das Schiebedach scheint in seiner Werkauslieferung eine der Sollbruchstellen des Fahrzeugs zu sein. In den meisten Fällen jedoch ist eine Reparatur einfach selbst möglich und man wird von einem Austausch der gesamten Einheit, wie ihn die Vertragswerkstatt gerne vorschlägt, verschont. Nach Möglichkeit sollte natürlich trotzdem ein Fahrzeug mit funktionierendem Schiebedach gekauft werden. Sind die beiden Funktionen – Öffnen/Schließen und Kippen – ohne Probleme möglich, liegt kein Defekt vor.³⁸

Klimaanlage/Klimaautomatik

Sowohl manuelle Klimaanlage (mit den zwei großen Drehreglern) als auch die Klimaautomatik sollten nach kurzer Zeit den Innenraum effektiv kühlen können. Ihre Funktion sollte auf jeden Fall getestet werden. Wenn die Klimaanlage „nur“ neu befüllt werden muss – wie viele Verkäufer betonen – ist fraglich, *wieso* sie neu befüllt werden muss (denn eigentlich sollte sie dicht sein) und *wieso* der Verkäufer diese simple Reparatur nicht bereits hat erledigen lassen.

³⁸ Unter <http://www.mb210.info> ist auch eine Anleitung zur einfachen Reparatur des Schiebedachs zu finden.

„Scheckheftgepflegt“ vs. Reparaturstau

Ein vollständig geführtes Wartungsheft ist eine Grundvoraussetzung, die auf jeden Fall bei einem Kauf erfüllt sein sollte, wenn das Fahrzeug Freude machen und für mehrere Jahre gehalten werden soll. Selbst wer eine Gurke zum Auffahren oder als Übergangsfahrzeug sucht, ist mit einem scheckheftgepflegten Fahrzeug besser beraten, da die Preise für gebrauchte 210er ohnehin so niedrig sind, dass sich Experimente kaum lohnen.

Es sollte jedoch beachtet werden, dass ein vollständiges Wartungsheft nicht gleichzusetzen ist mit der Abwesenheit von Reparaturstau. Der Wartungsumfang für die Baureihe 210 inkl. optionaler Kontrollen (z.B. Kontrolle auf Korrosion) ist genau vorgeben und es darf unterstellt werden, dass die meisten Werkstätten sich daran halten. Ohne separaten Auftrag werden jedoch keine weiteren Arbeiten erledigt und ob ein Fahrzeughalter Reparaturen in Auftrag gab, die während einer Inspektion als notwendig festgestellt wurden, lässt sich anhand des Wartungsheftes nicht feststellen. Ein vollständiges Wartungsheft ist damit eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung.

Eine weitere notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung ist die Verfügbarkeit aller Rechnungen über durchgeführte Reparaturen, da hierin dokumentiert ist, welche Arbeiten der Fahrzeughalter in Auftrag gab. Sollten keine oder nur wenige Rechnungen bei einem 15 Jahre alten Fahrzeug vorhanden sein, sind folgende Punkte zu bedenken:

- Wie ist der Halter eines Fahrzeugs der oberen Mittelklasse mit seinem Fahrzeug umgegangen, wenn er nicht mal in der Lage war, alle Rechnungen zu sammeln und an einem Ort abzuheften?
- Wenn tatsächlich über den gesamten Zeitraum keine Reparaturen angefallen sind, so ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass in absehbarer Zeit welche kommen.

Es sollten also wenigstens vollständige Belege zu allen normalen verschleißbedingten Reparaturen vorhanden sein. Weitere Anhaltspunkte dazu, welche Rechnungen erwartet werden können, liefert der Abschnitt „*Typische Schwachstellen*“.

Glaubwürdige Kilometerstände

Mercedes-Benz hat dem Innenraum der Baureihe 210 eine Auswahl hochwertiger Materialien spendiert, die nicht nur optisch ansprechend sind, sondern auch in ihrer Haltbarkeit dem entsprechen, was man als „Mercedes-Qualität“ bezeichnet.³⁹ Ist ein Vorbesitzer achtsam mit seinem Wagen umgegangen, so sieht der Innenraum auch noch nach 15 Jahren und mehr als 300.000 Kilometern besser aus als der anderer, deutlich jüngerer Fahrzeuge mit viel niedrigerem Kilometerstand. Was einerseits Segen für den Fahrer betagter Fahrzeuge ist, kann andererseits Fluch für den Käufer sein, der anhand des Fahrzeugzustandes keinerlei Anhaltspunkte finden kann, die als sicheres Indiz gelten können, dass ein Verkäufer den Kilometerstand des Fahrzeugs heruntergedreht hat, um einen höheren Verkaufspreis zu erzielen. Die Baureihe 210 ist damit prädestiniert für Kilometerbetrug zwielichtiger Verkäufer! Wer sich die Statistiken bekannt gewordener und geschätzter Betrugsfälle im Gebrauchtwagenmarkt zu Gemüte führt⁴⁰, dem wird klar werden, dass beim Kauf eines Fahrzeugs der Baureihe 210 das Vertrauen gegenüber dem Verkäufer ein wichtiges Kaufkriterium sein sollte. *Einem gepflegten 210er mit 350.000 Kilometern auf dem Tacho kann der Kilometerstand um 200.000 Kilometer heruntergedreht werden, ohne dass ein durchschnittlich automobilinteressierter Käufer diesen Betrug durch optische Inspektion des Fahrzeugs feststellen kann!* Auch der Fortschritt oder die Abwesenheit von Rostschäden können nicht als sicheres Indiz gelten, fingen „Schnellroster“ der Baureihe bereits in jungen Jahren an, beachtliche Rostschäden zu entwickeln, während gute Fahrzeuge auch nach 16 Jahren noch keine erkennbaren Schäden zeigen.

Ein Indiz für die Echtheit des Kilometerstandes bietet ein vollständig gepflegtes Wartungsheft. Obwohl sich grundsätzlich auch dieses fälschen lässt, können Einträge, die bei Mercedes-Benz Vertragshändlern vorgenommen wurden, auf freundliche Nachfrage hin bestätigt werden. Das bedeutet aber auch, dass die Abwesenheit eines vollständig geführten Wartungshefts ein schwerer Mangel ist, der ein Kaufvorhaben nur noch in besonderen Fällen oder unter Bauchschmerzen empfehlenswert erscheinen lässt.

³⁹ Zumindest früher war das ein ernstgemeintes Lob. Inzwischen wird dieses Attribut manchmal mit einem Augenzwinkern benutzt...

⁴⁰ Wer das noch nie getan hat, dem sei gesagt: Die Zahlen sind erschreckend!

Ausstattung

Für die Fahrzeuge der Baureihe 210 standen eine Vielzahl von Ausstattungsoptionen zur Verfügung, die aus einer E-Klasse beinahe eine S-Klasse machten. Hier soll keine detaillierte Diskussion aller zur Verfügung stehenden Sonderausstattungen folgen; vielmehr sollen ein paar grundsätzliche Dinge zu Fahrzeugausstattung und einigen bestimmten Ausstattungsoptionen gesagt werden.⁴¹

Grundsätzliches

Zunächst sei gesagt: Je mehr Ausstattung in einem mindestens 10 Jahre alten Fahrzeug verbaut ist, desto mehr kann auch kaputt gehen. Die Suche nach einem Fahrzeug in „Vollausstattung“ ist daher ein zweischneidiges Schwert. Einerseits ist es nicht verkehrt, wenn sich ein Mercedes-Fahrer an den Annehmlichkeiten erfreuen kann, die ihm sein Fahrzeug bietet; andererseits besteht ein deutlich erhöhtes Reparaturrisiko, das nicht nur Geld, sondern auch Nerven kosten kann. Stichwort „Vollausstattung“: In nahezu 100% der Fälle, in denen der Begriff „Vollausstattung“ auf den einschlägigen Verkaufsportalen⁴² im Zusammenhang mit einer E-Klasse fällt, handelt es sich um eine Lüge. In der Regel ist schon an der unvollständigen „Klavatur“ der schwarzen Schalter auf der Mittelkonsole und um die Schaltkulisse auf den ersten Blick ersichtlich, dass es sich um keine Vollausstattung handelt. Und selbst wenn hier alle Knöpfe vorhanden sind, fehlt in den meisten Fällen die Sitzheizung für die Rückbank oder andere Ausstattung, die über keinen direkt sichtbaren Schalter verfügt. Und dann gibt es noch die Designo-Ausstattung mit besonderer Lackierung, zweifarbigen Leder und anderen Hölzern. Wer sich in Verkaufsanzeigen also mit der „Vollausstattung“ sehr weit aus dem Fenster lehnt, nimmt es möglicherweise auch an anderen Stellen mit der Wahrheit nicht ganz so genau.

Ausstattungslinien

Mit der Baureihe 210 wurden bei der E-Klasse drei verschiedene Ausstattungslinien eingeführt: Classic, Elegance und Avantgarde. Hauptunterschied waren einige optische Ausstattungsmerkmale, eine geänderter Grundausstattung und bei Avantgarde zudem eine Tieferlegung um 25 mm. Im Prinzip war es aber auch möglich, einen 210er in Classic-Ausführung bis unter das Dach mit Extras auszustatten –

⁴¹ Alte Preislisten, welche die damals verfügbaren Ausstattungsoptionen enthalten, sind herunterladbar auf unserer Webseite <http://www.mb210.info>

⁴² Wie z.B. mobile.de oder autoscout24.de, aber auch ebay

nur haben das die wenigsten Leute gemacht. Avantgarde-Modelle sind auf dem Gebrauchtwagenmarkt besonders stark nachgefragt, obwohl sie weniger Federungskomfort als Elegance und Classic bieten. Im Folgenden eine kurze Übersicht über die Unterschiede der drei Ausstattungslinien. Die Unterschiede änderten sich in manchen Details im Laufe der Jahre, sodass z.B. bei Bestellung des Regensensors die Verglasung bei Avantgarde nicht blau, sondern grün war. Deshalb stellt die Liste nur einen groben Anhaltspunkt zur Unterscheidung dar. Die Details müssten in der Preisliste des jeweiligen Baujahres erkundet werden. Zudem kommt hinzu, dass bestimmte Motorisierungen bereits eine größere Auswahl an serienmäßigen Extras hatte. Zum Beispiel hatten die großen Diesel und Sechszylinder stets die Parameterlenkung und Fünfgang-Automatik serienmäßig dabei, die Achtzylinder zudem noch größere Lichtmaschinen und Batterie sowie Klimaautomatik.

Classic

Classic stellt die Basis-Linie dar. Alle 210er, die nicht gegen Aufpreis in einer anderen Ausstattungslinie bestellt wurden, sind in Classic-Ausführung. Die ist nicht schlechter oder besser als z.B. Elegance und konnte, wie bereits erwähnt, dennoch mit allen Ausstattungsoptionen aufgerüstet werden, welche die anderen Ausstattungslinien teilweise bereits serienmäßig hatten.

Elegance

Gegenüber Classic serienmäßig:

- 11-Loch-Alufelgen
- Innen- und Außenspiegel fahrerseitig automatisch abblendbar
- Innenraumlichtpaket
- Pompadourtaschen hinter den Vordersitzen
- Lenkrad in Ausstattungsfarbe
- Ausstiegsleuchten an allen Türen
- Holzapplikationen in Wurzelnuss

Avantgarde

Gegenüber Elegance serienmäßig:

- Xenon-Licht
- Scheinwerferreinigungsanlage

- Lederlenkrad in schwarz
- Tieferlegung 25 mm
- Verglasung blau
- Kühlergrill verchromt, Lamellenkühlerschutzgitter schwarz
- Holzapplikationen in Vogelaugenahorn
- 5-Loch-Alufelgen
- Ziffernblätter im Kombiinstrument in grau
- Heckleuchten in grauem Glas

Diskussion einiger Ausstattungsoptionen

Man kann der Meinung sein, dass ein integriertes **Navigationsgerät** in einem Fahrzeug der oberen Mittelklasse ein Muss ist – und bei aktuellen Fahrzeugen ist das vermutlich auch so. Die Baureihe 210 war jedoch die erste, für die das integrierte Navigationssystem „Comand“ verfügbar war, das überwiegend bei größeren Motorisierungen und nach der Modellpflege bestellt wurde. Während es ganz hübsch aussieht, ist der Segen eines integrierten Comand zweifelhaft: Immerhin ist die Technik mindestens 10 Jahre alt und damit nach heutigen Standards *zu* alt. Man tut sich also nicht unbedingt einen Gefallen damit, ein Fahrzeug mit Comand-Navigationssystem zu wählen. Selbst Fahrer, die ein Comand an Board haben, greifen inzwischen häufig auf Zusatzgeräte von Drittanbietern wie TomTom zurück, die sich vom Spezialisten auch unauffällig fest installieren lassen mit im Armaturenbrett verlegtem Kabel, sodass kein störendes Kabel während der Fahrt über die Mittelkonsole hängt.

Ein beliebtes und an sich empfehlenswertes Extra sind **Sitzheizungen**. Bei einer Probefahrt sollten diese jedoch unbedingt getestet werden, da es häufig zu Defekten kommt, die dem Verkäufer selbstverständlich „nie aufgefallen“ sind. Eine funktionierende Sitzheizung heizt sowohl die Rückenlehne als auch den Gesäßbereich. Da man selbst bei Probefahrten nur auf dem Fahrersitz sitzt, ist es empfehlenswert, einen selbst gewählten Beifahrer mit dem Testen der Sitzheizung zu betrauen. Viele Fahrzeughalter schrecken vor den Reparaturkosten der Sitzheizung zurück, wenn sie ohnehin beschlossen haben, das Fahrzeug in absehbarer Zeit zu verkaufen. Defekte an der Sitzheizung sind in der Regel darauf zurückzuführen, dass ein Draht gebrochen ist. Wer handwerklich geschickt ist, kann diesen Fehler u.U. selbst beheben. Insbesondere bei Ledersitzen ist die Sitzheizung wichtig, damit das Einsteigen im

Winter erträglich wird. Hier ist sie aber auch in aller Regel vorhanden. Eine Ausnahme stellen Fahrzeuge dar, die in südeuropäische Länder verkauft wurden, wo die Bestellung einer Lederausstattung nicht an die Sitzheizung gekoppelt war. Hier ist dann auch klar, dass es sich beim angebotenen Fahrzeug um ein Import-Modell und nicht um ein deutsches Fahrzeug handelt.

Die meisten 210er verfügen über ein **Schiebedach**. Über Sinn und Unsinn eines Schiebedachs kann man sich streiten, aber die meisten E-Klassen haben nun mal eines. Leider hat Mercedes-Benz die Schiebedachkonstruktion etwas fragil ausgelegt. Deshalb sollten alle Funktionen des Schiebedachs (d.h. vollständiges Auffahren sowie Kippen) getestet werden. Typische Defekte des Schiebedachs können mit einfachen Mitteln selbst repariert werden, aber eben nicht immer und dann wird es teuer.⁴³ Manche Besitzer eines Schiebedachs beklagen sich auch über ein Klappern der Abdeckung.

Ein sehr nützliches, aber nicht besonders häufiges Extra ist die **Standheizung**. Zwar taugt sie nicht im reinen Kurzstreckenbetrieb (außer es wird regelmäßig die Batterie an ein Batterieerhaltungsgerät gehängt), kann aber bei regelmäßigem Langstreckenbetrieb den Motor schneller über die besonders verschleißintensive Kaltlaufphase bringen und wirkt sich positiv auf Umwelt (da Katalysator schneller erhitzt wird) und Spritverbrauch aus. Auch sorgt die Standheizung im Winter für angenehme Temperaturen und erspart das Eiskratzen. Es gibt sogar Fahrzeughalter, die zur Verkürzung der Kaltlaufphase die Standheizung regelmäßig im Sommer einsetzen. Hier kann sie zudem bereits bei entsprechender Voreinstellung der Klimaautomatik den Innenraum kühlen (!). Während verschiedene andere Extras sich nachrüsten lassen, ist dies bei Standheizungen auf Grund der Nichtverfügbarkeit des passenden Kabelsatzes (im Neuzustand) nicht ohne Weiteres möglich. Soll Standheizungsfunktionalität nachgerüstet werden, bieten sich u.U. Systeme von DEFA⁴⁴ an, die in Skandinavien weit verbreitet sind, jedoch einen Stromanschluss in Fahrzeugnähe benötigen, mit dem das System verbunden wird.

Eine gesuchte Ausstattungsoption sind **Ledersitze**. Ohne hier die Vor- und Nachteile von Leder im Einzelnen zu behandeln, lässt sich zumindest festhalten, dass Ledersitze bei hohen Kilometerleistungen häufig schlechter aussehen als Stoff-

⁴³ Siehe Anleitung auf unserer Internetseite <http://www.mb210.info>

⁴⁴ <http://www.defa.com>

sitze mit der gleichen Historie, weil Ledersitze regelmäßige Pflege bekommen sollten. Unabhängig davon ob man als Kaufinteressant gerne Ledersitze haben möchte, lässt sich das Fehlen von Leder zumindest als wirkungsvolles Argument nutzen, um den Kaufpreis zu drücken...

In der Baureihe 210 wurde auch die „**Linguatronic**“ angeboten, eine Sprachsteuerung für das Comand und das Telefon. Da die Technik, die erstmals in der Baureihe 140 (S-Klasse der frühen 1990er) Anwendung fand, auch in der E-Klasse noch in den Kinderschuhen steckte, ist sie mehr eine Spielerei als ein nützliches Extra.

Für gehobene Ansprüche wurde in der Baureihe 210 ein **Soundsystem** der Firma Bose angeboten, welches in vielen Verkaufsanzeigen auch besonders hervorgehoben wird. Obwohl es auch viele zufriedene Besitzer dieses Soundsystems gibt, herrscht fast weitestgehend Einigkeit darüber, dass das Bose-System in der Baureihe 210 nicht der Weisheit letzter Schluss war und der Klang nach heutigem Verständnis eher durchschnittlich ist. Ehe ein ansonsten gutes Auto wegen des Fehlens des Bose-Systems verschmäht wird, kann sich der Käufer des Fahrzeugs für relativ wenig Geld (weniger als 1.000 Euro) ein qualitativ deutlich besseres und moderneres System von einem Fachmann einbauen lassen. Von einer Nachrüstung des originalen Bose-Systems für viel Geld ist abzuraten; für das gleiche Geld bekommt man bessere Systeme.

Unter den meisten Besitzern von Fahrzeugen der Baureihe 210 herrscht Einigkeit darüber, dass in eine E-Klasse ein **Automatikgetriebe** gehört. Ein **Schaltgetriebe** mag langlebiger und wartungsärmer sein; wer jedoch komfortabel und gediegen reisen will, sollte das Schalten dem im Regelfall äußerst gefühlvoll arbeitendem Automatikgetriebe überlassen. Die große Mehrheit der 210er verfügt über eines – aus gutem Grund. Darüber hinaus sind Schaltgetriebe von Mercedes-Benz dafür bekannt, etwas störrisch zu sein und den „Bonanza-Effekt“ hervorzurufen, insbesondere bei Fahrzeugen mit Dieselmotor.⁴⁵ Gerade bei den kleineren Motorisierungen kann ein Schaltgetriebe jedoch helfen, die Motorleistung besser zu nutzen, da diese nicht im Wandler „verloren“ geht. Auch sind die Verbräuche bei Schaltgetrieben geringer.

⁴⁵ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Bonanza-Effekt>

Ein Schmankerl ist die nahezu perfekt arbeitende **Klimaautomatik** der E-Klasse. Diese stand als Alternative zur manuellen⁴⁶ Klimaanlage mit den zwei großen Drehreglern zur Auswahl. Auf jeden Fall empfehlenswert, wenn sie zur Auswahl steht.

Auch besonders zu empfehlen ist die **Parameterlenkung**, die bei den Spitzenmodellen der Sechszylinder (Diesel und Benziner) sowie bei den Achtzylindern serienmäßig war und ansonsten hinzubestellt werden konnte.

⁴⁶ eigentlich: teilautomatischen

Optische Fahrzeuginspektion (und was man daraus lernen kann)

Gebrauchtwagenkauf ist immer auch eine Frage des Vertrauens zum Vorbesitzer. Nicht umsonst werden „rentnergepflegte“ Fahrzeuge besonders beworben und auch besonders gesucht. Und auch wenn Geschmäcker individuell sind und hier der Eindruck vermieden werden soll, dass bestimmte Geschmacksausprägungen be- oder verurteilt werden, so gibt es doch immer wiederkehrende Muster, nach denen Ausschau zu halten sich lohnt, um die Behandlung des Fahrzeugs durch den oder die Vorbesitzer besser einschätzen zu können und von bösen Überraschungen möglichst verschont zu bleiben. Einen Anhaltspunkt bieten – neben einem vollständigen Scheckheft und einer vollständigen Sammlung aller Rechnungen zur Dokumentation der Wartungen und Reparaturen – optische und technische Modifikationen am Fahrzeug. Wieso? Aus diesem Grund: Wenn ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse oder Oberklasse auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Preisregionen rutscht, in denen Käufer auf diese Fahrzeuge aufmerksam werden, deren Budget im Normalfall bereits von der Wartung eines neuen Kompakt- oder Kleinwagens arg strapaziert würde, dann kommt es sehr häufig zu dem Missverständnis, dass man sich eine E- oder S-Klasse für 10.000€ oder weniger durchaus leisten könnte. Und so landen bis dahin gut gepflegte Fahrzeuge nach ihrem ersten Lebensabschnitt beim finanzstarken Erstbesitzer nicht nur in den Händen von Liebhabern und wirtschaftlich denkenden Fahrern, die den großen Wertverlust nach Neukauf lieber wen anders tragen lassen, sondern auch bei einer Klientel, die eine angemessene Pflege des Fahrzeugs finanziell nicht leisten kann. Häufig gibt es bei dieser Käuferschicht eine große Schnittmenge mit der „Tiefer-Breiter-Böser-Blick-Fraktion“. Hier werden dann die Komplexität des Fahrzeugs und eventuell anfallende Kosten für Wartung und Reparaturen unterschätzt, denn „so ein Mercedes hält ja für immer“. Die Fahrzeuge der Baureihe 210 sind bequeme, komfortable Reiselimousinen, in denen sich problemlos viele hundert Autobahnkilometer abspulen lassen, ohne dass der Rücken zwickt oder der Kopf dröhnt. Wer nun seine E-Klasse nachträglich so ausgerüstet hat, dass sie lauter, härter, „sportlicher“ ist, dem kann unterstellt werden, dass er den Charakter des Fahrzeugs verkennt und die Konstruktion der Mercedes-Ingenieure durch individuelle nachträgliche Erweiterungen ihrer Stimmigkeit beraubt. Deswegen sollte Gebrauchtwagenangebote, die eines oder mehrere der folgenden Merkmale aufweist, mit Skepsis be-

gegnert werden, solange nicht die einwandfreie Pflege des Fahrzeugs besonders deutlich nachgewiesen werden kann.

„Krasse“ Felgen und Breitreifen

Ein weit verbreitetes Nachrüst-Extra sind XXL-Felgen mit Niederquerschnittsreifen. Bemerkenswerterweise sind Imitate teurer Felgen in manchen Gegenden scheinbar weiterverbreitet als die Originale; ebenso findet sich mit einiger Regelmäßigkeit billigste China-Bereifung auf großen hochglanzpolierten oder schwarz lackierten Reifen. Nicht selten wird für große Edelstahlfelgen das Geld ausgegeben, dass für anständige Wartung und Rostvorsorge notwendig gewesen wäre aber nun nicht mehr vorhanden ist. Folgende Punkte sollten bedacht werden:

- Durch die Nutzung größerer Felgen muss der Querschnitt der Reifen zwangsläufig schrumpfen, damit das Rad innerhalb der zugelassenen (und technisch möglichen) Maße bleibt.
- Geringerer Reifenquerschnitt führt zu verringerter Federwirkung des Reifens. Das hat zwei Effekte: (1.) Der Federkomfort für die Fahrzeuginsassen wird spürbar geringer und (2.) das Fahrwerk wird durch mangelnde Eigenfederung des Reifens stärker belastet, wodurch es zu erhöhtem Verschleiß kommt. Hier ist also u.U. mit Reparaturen zu rechnen.
- Billige Reifenfabrikate deuten auf geringes Sicherheitsbewusstsein des Fahrzeughalters hin. Möglicherweise wurden auch andere, sicherheitsrelevante Mängel am Fahrzeug nicht behoben (Federaufnahmen vorne, Motorträger...).
- Billige Reifenfabrikate und billige Imitate teurer Felgen deuten auf ein geringes Budget des Fahrzeughalters hin. Möglicherweise wurden wichtige Wartungsarbeiten auf Grund mangelnder Geldreserven nicht durchgeführt und das Fahrzeug leidet unter einem Wartungsstau.
- Teure „krasse“ Tuningfelgen kombiniert mit billiger Bereifung deuten sowohl auf geringes Sicherheitsbewusstsein des Fahrzeughalters hin als auch auf einen Schwerpunkt „Außenwirkung“. Gute Fahrzeugwartung sieht man dem Fahrzeug nicht unbedingt an, könnte daher zu kurz gekommen sein.

- Ein wichtiges Argument für eine E-Klasse der Baureihe 210 – hoher Fahrkomfort – geht durch die Ausrüstung des Fahrzeugs mit großer, harter Bereifung verloren.
- Fast alle Modelle von Mercedes-Benz haben es an sich, dass sie mit Felgen von Drittanbietern wie peinliche, zweitklassige Tuning-Opfer aussehen. Aber Geschmäcker können ja verschieden sein.

Alle zuvor aufgeführten Argumente lassen den Schluss zu, dass Fahrzeuge, die mit abnormal großen Felgen von Drittanbietern, vor allem in Kombination mit Billigbereifung, äußerst genau auf ihren Wartungszustand geprüft werden sollten, insbesondere auch im Hinblick auf die volle Funktionsfähigkeit des Fahrwerks.

Radlaufchrom (und anderer Zierrat)

Die Radläufe neigen auf Grund unsauberer Schnittkanten, schwer zugänglicher Falze, in denen sich Dreck und Feuchtigkeit sammeln, sowie nutzungsbedingten Verschleißes bei vielen Modellen zu Korrosion. Diese sollte möglichst früh erkannt und professionell (=von einem Lackierer) beseitigt werden, um ein Durchrosten des Kotflügels zu verhindern. Verstärkt zu beobachten ist jedoch, dass 210er sowie auch viele 124er mit „Radlaufchrom“ ausgestattet werden. Nicht immer liegt der Grund darin in einer besonderen Vorliebe des Besitzers für verchromte Radläufe. Häufig wird damit entstandener Rost „versteckt“. Und selbst falls der Besitzer eine Vorliebe für verchromte Radläufe pflegen sollte, ist damit zu rechnen, dass unter dem Radlaufchrom Rostnester verstärkt gedeihen konnten. In der Regel muss der Kotflügel (vorne) dann vollständig getauscht werden bzw. es werden Schweißarbeiten nötig (hinten). Daher ist Radlaufchrom unbedingt zu vermeiden.⁴⁷

Es gibt in den einschlägigen Onlineshops und Auktionshäusern inzwischen auch eine Menge anderer Chromzierteile (lies: Plastik in Chromoptik) zu erwerben, um andere Teile des Autos zu verzieren, als da seien Scheinwerfer und Rücklichter, Kombiinstrument, Schaltarmatur, einzelne Knöpfe des Armaturenbretts sowie

⁴⁷ Auf der deutschen Wikipedia-Seite zu Radlaufchrom findet sich folgende Aussage, die die Problematik schön zusammenfasst: “ Bei der nachträglichen Montage wird in der Regel der Decklack durch Bohrungen oder Schrauben zerstört, was neben Schmutz und Kratzern zwischen Blech und Radlauf zu heftigen Korrosionsschäden führt, die dann oft jahrelang unentdeckt bleiben.

Geschmacklich umstritten, gelten diese Zubehörteile oftmals als Merkmal besonders ungepflegter oder heruntergewirtschafteter Fahrzeuge. Um Korrosionsschäden [sic] in betrügerischer Absicht zu kaschieren, werden diese Bleche oft erst kurz vor dem Verkauf eines Gebrauchtfahrzeugs angebracht” [9].

Drehregler der manuellen Klimaanlage. Ob all diese Teile sich problemlos und rückstandsfrei wieder beseitigen lassen, wenn sie nicht dem Geschmack des Neubesitzers entsprechen, ist dem Verfasser nicht bekannt.

„Offen“

Die deutschen Automobilhersteller haben sich bereits vor Längerem einer freiwilligen Selbstbeschränkung unterworfen und regeln ihre Fahrzeuge in aller Regel bei 250 km/h ab, selbst wenn die Motorleistung nicht ausgeschöpft ist. Bei den für die Baureihe 210 verfügbaren Motoren sind von der Abriegelung nur die Achtzylinder-Modelle betroffen. Wird ein Fahrzeug offen damit beworben, dass es „offen“ sei, d.h. die Abriegelung beseitigt wurde, so kann sich der potentieller Käufer die Frage stellen, wie dieses Fahrzeug in den Jahren zuvor auf der Autobahn bewegt wurde, dass es einer solchen Entriegelung bedurfte... Selbst wenn der Motor an sich vielleicht genug Reserven für Geschwindigkeiten jenseits der 300 km/h bereithält, sollte in diesem Fall den Fahreigenschaften des Fahrzeugs besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, und allen Eigenschaften voran dem Schaltverhalten des Automatikgetriebes, dass möglicherweise unter Beschleunigungsorgien litt und nun einer Überholung bedarf. Insbesondere die Automatikgetriebe vor der großen Modellpflege haben konstruktive Mängel, die besonders bei rabiater Fahrweise und ausgebliebener Wartung zutage treten.

Chiptuning

Chiptuning ist insbesondere (ausschließlich?) ein Thema bei den CDI-Motoren. Selbst ansonsten unverdächtige Leute greifen häufig zu einem modifizierten Chip oder Zusatzsteuergerät, um höhere Motorleistung zu ermöglichen. Wenn ein Fahrzeughalter der Meinung ist, dass eine Leistungssteigerung für sein Fahrzeug notwendig ist, liegt der Verdacht nahe, dass das Fahrzeug am Limit seiner motor- und getriebetechnischen Auslegung bewegt wurde und wird. Leider ist nicht davon auszugehen, dass jeder Verkäufer ehrliche Angaben dazu machen wird, ob und wie sein Fahrzeug mit gesteigerter Leistung bewegt wurde, da ein wieder entfernter Chip oder ein wieder entferntes Zusatzsteuergerät nicht nachgewiesen werden können und sich die meisten Verkäufer darüber im Klaren sein dürften, dass Chiptuning den Verkaufswert ihres Autos tendenziell nicht erhöht. Es ist zu beachten, dass erhöhte Motorleistung – bei entsprechender Nutzung der Leistung durch den Fahrer – dem Getriebe nicht gut tun und dass andere elektronische Steuergeräte möglicherweise in

ihrer Funktionsweise beeinträchtigt wurden und dauerhaft bleiben. Zusammen mit der ohnehin höheren Anfälligkeit der CDI-Motoren im Alter ist deshalb von Fahrzeugen mit veränderter Motorcharakteristik abzuraten, auch wenn der Besitzer beteuern sollte, dass durch einen Rückbau der Originalzustand wiederhergestellt wurde.

Sportauspuff

Der 210er ist ein komfortables Langstreckenfahrzeug, dem das sportliche Getue vieler neuerer Fahrzeuge, auch in derselben Fahrzeugklasse, abgeht. Besonders der Vor-Mopf bemüht sich nicht im Mindesten, einen sportlichen Anschein zu machen. Insbesondere die Benzinmotoren glänzen dadurch, dass sie akustisch weitestgehend abwesend sind und unauffällig und souverän ihre Arbeit machen... Wieso sollte sich jemand einen Sportauspuff unter ein elegantes Auto wie den 210er machen und damit das Bemühen der Ingenieure, dem Fahrer ein lautloses Dahingleiten zu ermöglichen, konterkarieren? Da muss etwas (beim Fahrer, mindestens) nicht in Ordnung sein. Skepsis beim Gebrauchtwagenkauf ist angebracht. Ausgenommen von dieser Aussage sind selbstverständlich AMG-Modelle, die überwiegend mit doppelflutiger AMG-Auspuffanlage ausgeliefert wurden.

Spoiler

Ein Spoiler bei einem W oder S210 ist in der erdrückenden Mehrzahl der Fälle ohne jeden Nutzen, sieht äußerst fragwürdig aus, und wirft ein Licht auf das Verständnis des Fahrzeughalters von seinem Fahrzeug, das einem seriösen Käufer abhalten sollte. Sollte ein (Heck-) Spoiler vorhanden sein und vom Verkäufer eine Rückrüstung angeboten werden, so ist dies vermutlich nicht ohne Weiteres problemlos möglich. Wurde zur Befestigung der Kofferraumdeckel angebohrt, ist mit verstärkter Korrosion in diesem Bereich zu rechnen.

Maßnahmen nach dem Kauf

Nach dem Kauf ist vor dem Service! Viele Verkäufer vernachlässigen die Wartung ihres Fahrzeugs, wenn klar ist, dass es verkauft werden soll. Mehr Wert wird dann auf einen glänzenden Lack und gute Verkaufsfotos gelegt, wobei andere Dinge wichtiger wären. Deshalb ist es in vielen Fällen notwendig, nach dem Kauf zunächst einige Wartungsarbeiten zu erledigen. Der Umfang dieser Arbeiten hängt natürlich davon ab, ob das Fahrzeug einfach „aufgefahren“ werden soll, d.h. zu möglichst geringen Kosten für einige Zeit gefahren werden soll, um es hinterher zu entsorgen, oder ob der Wagen auch tatsächlich aussehen und fahren soll wie ein Mercedes und dies für noch längere Zeit.

Betriebsflüssigkeiten

Abhängig davon, wann dies zum letzten Mal geschehen ist, sollten verschiedene oder gar alle wichtigen Betriebsflüssigkeiten des Fahrzeugs getauscht werden, als da wären

- Motoröl (Empfehlung für Benzinmotoren: Mobil 1 0W-40 „New Life“; für Dieselmotoren das entsprechende Pendant)
- Bremsflüssigkeit
- Kühlwasser mit Frostschutzzusatz
- Ggf. Differentialöl
- Getriebeöl (siehe „*Getriebespülung*“ weiter unten)

Reifen

Sind die Reifen noch in Ordnung? Die Reifen sind der einzige Berührungspunkt zwischen dem Fahrzeug und der Straße. Abgefahrene Reifen oder Billigreifen (selbst neue) beeinträchtigen die Sicherheit (und übrigens auch den Fahrkomfort) enorm. Während man im Sommer auf trockener Straße die Probleme in der Regel nur in kritischen Situationen wahrnimmt – d.h. dann, wenn es vielleicht schon zu spät ist – wird im Winter mit der E-Klasse als Hecktriebler ziemlich schnell klar, wenn was nicht stimmt. Auf billigen oder abgefahrenen Winterreifen fährt sich die E-Klasse auf Schnee und Eis wie ein Karussell und gefährdet Fahrer und Umwelt. Mit anständigen Winterreifen dagegen ist das Fahrverhalten selbst auf Schnee grandios und sicher.

Der Unterschied ist gewaltig! Reifen sind mitunter das letzte, woran man sparen sollte. Wer Mercedes fahren kann, sollte sich auch anständige Reifen leisten.

Rost beseitigen

Auch Exemplare, die nicht oder kaum von der beschriebenen Rostproblematik betroffen waren, können nach zehn bis achtzehn Jahren Lebensdauer und Einsatz im Winter Korrosion an Unterboden, in Hohlräumen, und an verschiedenen sichtbaren Stelle der Karosserie zeigen. Ist der Rost einmal da, verbreitet er sich schnell weiter. Deshalb ist es wichtig, dass er an den betreffenden Stellen restlos mechanisch beseitigt wird! Es gibt keine Wundermittel, die Rost vollständig chemisch stoppen können. Deswegen sollte der Fahrzeughalter, wenn ihm die Zeit, die Fähigkeiten oder die Lust zum Selbsthandanlegen fehlen, einen Profi damit beauftragen. Es gibt viele freie Werkstätten und Lackierer, die langjährige Erfahrungen mit Rostbeseitigung haben.

Wenn es ordentlich gemacht wird und lange halten soll, sind folgende Arbeiten auszuführen:

- Vollständige mechanische Beseitigung des Rosts durch Abschleifen, Herausschneiden oder Austausch des betreffenden Bauteils
- Auftragen von phosphorsäurehaltigem Rostumwandler oder Phosphorsäure aus der Apotheke
- Einstreichen der Fläche mit Zinkfarbe. Das ist häufig nur am Unterboden praktikabel, wenn nicht das ganze Bauteil (z.B. Kotflügel) vollständig verzinkt und lackiert werden soll. Am Unterboden ist es jedoch sehr sinnvoll.
- Lackieren (natürlich nicht am Unterboden...)
- Konservieren mit kriechfähigem Rostschutzfett wie z.B. Mike Sanders Heißfett

Rostschutzkonservierung

Damit der gute Zustand des gekauften Fahrzeugs erhalten bleibt, bietet sich eine Rostschutzkonservierung an. Unter vielen Anhängern von Youngtimern, insbesondere von Fahrzeugen dieser Baureihe, gilt eine Konservierung inzwischen als selbstverständlich. Neben vielen freien Werkstätten, die sowas auf Wunsch erledigen

können, gibt es eine ganze Reihe von Spezialisten auf dem Gebiet. Die Preisspanne und der Aufwand für solche Arbeiten können dabei stark variieren.

Bei einer Rostschutzkonservierung werden die Hohlräume des Fahrzeugs, z.B. in Schwellern, Türen und Kofferraumdeckel, sowie der Unterboden des Fahrzeugs mit einem Konservierungsmittel eingesprüht. Die Konservierung der Hohlräume erfolgt über eine Sonde, die Konservierung des Unterbodens mittels normaler Sprühpistolen oder teilweise auch mit dem Pinsel.

Grundsätzlich gibt es zwei unterschiedliche Produktkategorien: Wachse und Fette. Daneben gibt es den klassischen schwarzen Unterbodenschutz. Es wird *nicht* empfohlen, den Unterboden mit klassischem Unterbodenschutz zu versehen. Dieser besteht entweder aus Teer (Bitumen) oder PVZ. Der große Nachteil dieses Unterbodenschutzes ist, dass er im Alter spröde wird und Risse bekommt, durch welche Wasser eindringt, das dann im verborgenen am Metall „nagen“ kann. Ohnehin kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Unterbodenschutz vollständig dicht ist, sodass mit Feuchtigkeit unter dem Schutz gerechnet werden muss. Das hat zur Folge, dass Rostnester sich entwickeln können, ohne dass sie entdeckt werden. Der klassische Unterbodenschutz schützt auf Grund seiner chemischen Eigenschaften nicht zuverlässig vor Korrosion.

Besser sind Produkte auf Fett- oder Wachsbasis. Für neue, unbeschädigte und korrosionsfreie Bleche bieten sich wachsbasierte Produkte an, da sie besser am glatten Blech haften. Für Bleche, die bereits Ansätze von Korrosion zeigen, sind Produkte auf Fettbasis vorzuziehen. Zudem unterliegt auch Wachs Alterungsprozessen, kann spröde werden und reißen, sodass ohnehin nach einigen Jahren mit Fett nachgearbeitet werden muss.

Bei den fettbasierten Produkten gibt es Unterschiede in der Viskosität. Produkte mit geringer Viskosität sind in der Regel kriechfähiger und kriechen in Falzen und Löcher und „durchsetzen“ vorhandenen Rost so, dass er nicht mehr oder nicht mehr so schnell fortschreiten kann. Dies ist gerade bei Falzen, Hohlräumen und anderen schlecht zugänglichen Stellen ein wichtiger Effekt, da dort der Rost mechanisch nur schwer beseitigt oder „überwacht“ werden kann.

Der Online-Versand <http://www.korrosionsschutzdepot.de> bietet nicht nur eine breite Palette von Produkten an, sondern bietet in seinem Katalog zudem umfangrei-

che Erklärungen zu den Vor- und Nachteilen sowie Anwendungsgebiete verschiedener Produkte. Ein Artikel, in welchem die Ergebnisse mit Tests verschiedener Rostschutzprodukte erläutert werden, steht unter <http://www.oldtimermarkt.de/rostschutztest> zum Download zur Verfügung (kostenlos). Weit verbreitet – und sehr effektiv – ist vor allem Mike Sanders Korrosionsschutzfett. Viele Werkstätten haben sich zudem auf dieses Produkt und seine Anwendung spezialisiert.

Bevor das Fett (oder Wachs) aufgetragen bzw. eingesprüht werden, sollte vorhandener Rost so gut es geht mechanisch beseitigt werden (siehe Abschnitt „Rost beseitigen“). Wenn der Unterboden stark verreckt ist bzw. wichtige Zonen, z.B. um die vorderen Federaufnahmen, mit schwarzem Unterbodenschutz bedeckt und mögliche Probleme dadurch versteckt (aber nicht weniger gefährlich) sind, sollte das Trockeneisstrahlen der betreffenden Bereiche in Betracht gezogen werden. Nur dann kann festgestellt werden, ob ein Rostproblem besteht und eine mechanische Beseitigung vorgenommen werden. Deswegen ist das Trockeneisstrahlen für den Bereich um die vorderen Federaufnahmen dringend zu empfehlen! Von hier geht die größte Gefahr für die Sicherheit von Fahrern, Beifahrern und Umwelt aus. Wenn die Federaufnahmen während der Fahrt abbrechen, ist das Fahrzeug nicht mehr zu kontrollieren!

Spezialisierte Werkstätten kennen die entsprechenden Hohlräume der meisten Mercedes-Fahrzeuge. Dennoch kann es hilfreich oder notwendig sein, einen Hohlraumplan mitzubringen. Ein solcher Plan ist im WIS (dem Informationssystem) von Mercedes-Benz unter dem Titel „Hohlraumkonservierung nach Reparaturarbeiten“ zu finden und hat die Nummer AR97.20-P-1500F. Er eignet sich auch, wenn man für eigene Arbeiten Zugang zu den verschiedenen Hohlräumen sucht.

Eine professionelle Konservierung der Hohlräume und des Unterbodens inkl. Vorarbeiten (z.B. Rostbeseitigung am Vorderachsträger) UND Trockeneisstrahlen der Federaufnahmen kann bereits für weniger als 1.000 Euro durchgeführt werden und ist dringend zu empfehlen.

Getriebespülung

Die Wartung des Getriebes, die erst im Nachhinein von Mercedes-Benz empfohlen wurde, wurde bereits angesprochen. Man kann kaum davon ausgehen, dass die meisten Fahrzeughalter sich der Notwendigkeit der Getriebewartung bewusst

sind, sodass viele Fahrzeuge auf dem Markt noch nie einen Getriebeölwechsel oder eine Spülung erlebt haben; insbesondere Fahrzeuge, die nicht durchgehend von Mercedes-Benz Vertragswerkstätten gewartet wurden, sind betroffen. Wenn das Fahrzeug noch längere Zeit gefahren oder hinterher ohne Getriebeschaden wieder verkauft werden soll, bietet sich eine Getriebespülung daher an. Dazu sollte über die Liste der Werkstätten auf <http://www.automatikoelwechselsystem.de> eine Werkstatt identifiziert und kontaktiert werden. Nicht für jedes Automatikgetriebe von Mercedes-Benz ist eine Getriebespülung empfehlenswert! So werden für die Automatikgetriebe 722.3, 722.4 und 722.5 keine Spülungen empfohlen [http://www.automatikoelwechselsystem.de/files/Automatikoelwechselsystem_MB_320_Pixel.pdf p. 12]. Es sollte also festgestellt werden, welches Getriebe verbaut worden ist und dies auch bei der entsprechenden Werkstatt angesprochen werden, bevor ein Termin zur Spülung vereinbart wird.

Eine Spülung des Getriebes sollte nicht erst erfolgen, wenn Probleme mit dem Getriebe auftreten, sondern sollte als reguläre und regelmäßige Wartungsmaßnahme angesehen werden (alle ca. 60.000 km). Für eine Getriebespülung nach Tim Eckart-Methode sind etwa 330 Euro zu veranschlagen.

Fazit

Das Ziel dieser Kaufberatung war es, dem Kaufinteressenten ein besseres Bild der Vor- und Nachteile der E-Klasse der Baureihe 210 zu geben, Hinweise auf typische Schwachstellen zu liefern, Fallstricke aufzuzeigen und einen erfolgreichen Einstieg in die Welt der Baureihe 210 zu ermöglichen.

Ein 210er ist ein großartiges Auto mit viel Platz und hohem Komfort. Tatsächlich sind die Nachfolgemodelle zwar technisch moderner (mit samt allen Vor- und Nachteilen) und durch den Sportlichkeitswahn der letzten Jahre auch „dynamischer“, aber dadurch eben auch härter und häufig unbequemer. Selbst die neueste E-Klasse der Baureihe 212 bietet nicht den Federungskomfort eines 210ers mit Elegance-Fahrwerk. Der 210er setzt einen schönen Kontrapunkt zum aufgeregten Sportlichkeitswahn und zeigt gerade bei den größeren Motoren ein kaum zu überbietendes Understatement.

Durch das ruinierte Image der Baureihe werden viele Fahrzeuge zu günstigen Konditionen gehandelt. Es ist aber nicht ganz einfach, ein wirklich gutes Exemplar zu ergattern. Diese Beratung soll dazu dienen, die Chancen für einen guten Kauf zu erhöhen.

Die Baureihe 210 hat ein Alter erreicht, in denen Garantie- und Kulanzarbeiten am Fahrzeug außerhalb jeder Reichweite sind. Bei einem Fahrzeug, dessen Alter stramm auf die 20 Jahre zugeht, muss mit Reparaturen gerechnet werden. Und wenn das Fahrzeug in verkehrssicherem und ansehnlichem Zustand erhalten werden soll, sollten auch die entsprechenden finanziellen Mittel vorhanden sein. Der niedrige Kaufpreis darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es hier um ein Fahrzeug aus dem automobilen Oberhaus geht, dessen Unterhalt nicht weniger kostet als damals im Neuzustand – eher etwas mehr, da mit dem Alter an vielen Stellen Verschleißerscheinungen auftreten und anfallende Reparaturen nicht mehr auf die Garantie abgewälzt werden können. Wem diese Dinge bewusst sind, wer sie in Kauf nimmt und wer die Stärken der Baureihe zu schätzen weiß, wird, sorgfältige Auswahl des „Neuen“ vorausgesetzt, viel Freude mit dem Fahrzeug haben.

Nachwort

Neben eigenen Erfahrungen des Verfassers mit der Baureihe lebt dieses Dokument vor allem davon, dass im Internet frei zugängliche Informationen zusammengetragen und daraus ein Ganzes geformt wurde. Diese Kaufberatung kann ausgedruckt und im Bett gelesen oder als Checkliste mit zu einer Fahrzeugbesichtigung genommen werden; sind die Informationen auf 25 Internetseiten und Foren verstreut, ist dies ohne Weiteres nicht möglich, und man verliert viel Zeit mit der Recherche nach dem, was man eigentlich sucht.

Ich hoffe, dass ich Ihnen beim Kauf Ihres Fahrzeuges helfen konnte. Vielleicht habe ich Ihnen auch die Augen geöffnet und Sie haben festgestellt, dass eine alte E-Klasse nichts für Sie ist. In beiden Fällen hätte ein das Ziel erreicht, dass ich mir gesetzt habe.

Diese Kaufberatung verfolgt keinerlei geschäftliche Ziele. Keines der erwähnten Unternehmen oder Produkte steht in irgendeiner Verbindung zu mir. Alle Empfehlungen beruhen auf bestem Wissen und Gewissen. Die Kaufberatung ist ein reines Hobbyprojekt, da ich das Wissen, das ich mich in ungezählten Stunden, in denen ich mich mit meinem Auto beschäftigt habe, angeeignet habe, sinnvoll nutzen und anderen Leuten zugänglich machen möchte.

Dieses Dokument unterliegt einer unregelmäßigen, aber häufigen Revision. Daher würde ich mich freuen, wenn Sie mir Ihre Verbesserungsvorschläge oder auch nur Lob und Kritik per E-Mail zukommen lassen könnten.

Sie erreichen mich unter kaufberatung@mb210.info. Vielen Dank!

Quellenverzeichnis

- [1] 1986. Kummer mit dem Stern. *Auto Bild*, 44, 3.
- [2] Auto Bild Online. 2010. *Guter Benz, schlechter Benz. Mercedes E-Klasse W 210: Gebrauchtwagentest*. <http://www.autobild.de/artikel/mercedes-e-klasse-w-210-gebrauchtwagentest-1168879.html>.
- [3] Gühring, I. K. 2000. *Mikrobieller Befall von Elektrotauchlack in der Automobilindustrie*. Dissertation, Universität Stuttgart.
- [4] KFZ- und Umwelttechnik Deißler. 2011. *Typenliste PM2-Partikelminderungssystem MA 078 (sortiert nach Typ)*. <http://sauberfahren.de/cms/upload/PDF/Typenliste%20PMS%20MA%20078%20mit%20Bestellnummern.pdf>. Accessed 25 February 2013.
- [5] Preuß, S. 2013. Ein Wundermotor, der zur Katastrophe wurde. *Frankfurter Allgemeine Zeitung (Online)* (Aug. 2013).
- [6] Umweltbundesamt. 2013. *Liste der Luftreinhalte- und Aktionspläne in Deutschland*. <http://gis.uba.de/Website/umweltzonen/Irp.php>. Accessed 10 February 2013.
- [7] Umweltbundesamt. 2013. *Umweltzonen und Luftreinhaltepläne in Deutschland*. <http://gis.uba.de/Website/umweltzonen/index.htm>. Accessed 16 February 2013.
- [8] Wikipedia. 2013. *Mercedes-Benz Baureihe 210*. http://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_Baureihe_210. Accessed 16 February 2013.
- [9] Wikipedia. 2013. *Radlaufchrom*. <http://de.wikipedia.org/wiki/Radlaufchrom>. Accessed 16 February 2013.