

YOUNGTIMER

Die Kult-Klassiker der 70er und 80er

4/0

1200 AKTUELLE
YOUNGTIMER-PREISE



Made by Porsche
**Mercedes
500 E**

Deutschlands
billigster
Mercedes: 190 E
für 400 Euro



BMW M3 Unterwegs mit dem ersten



Audi Quattro Restaurierung des

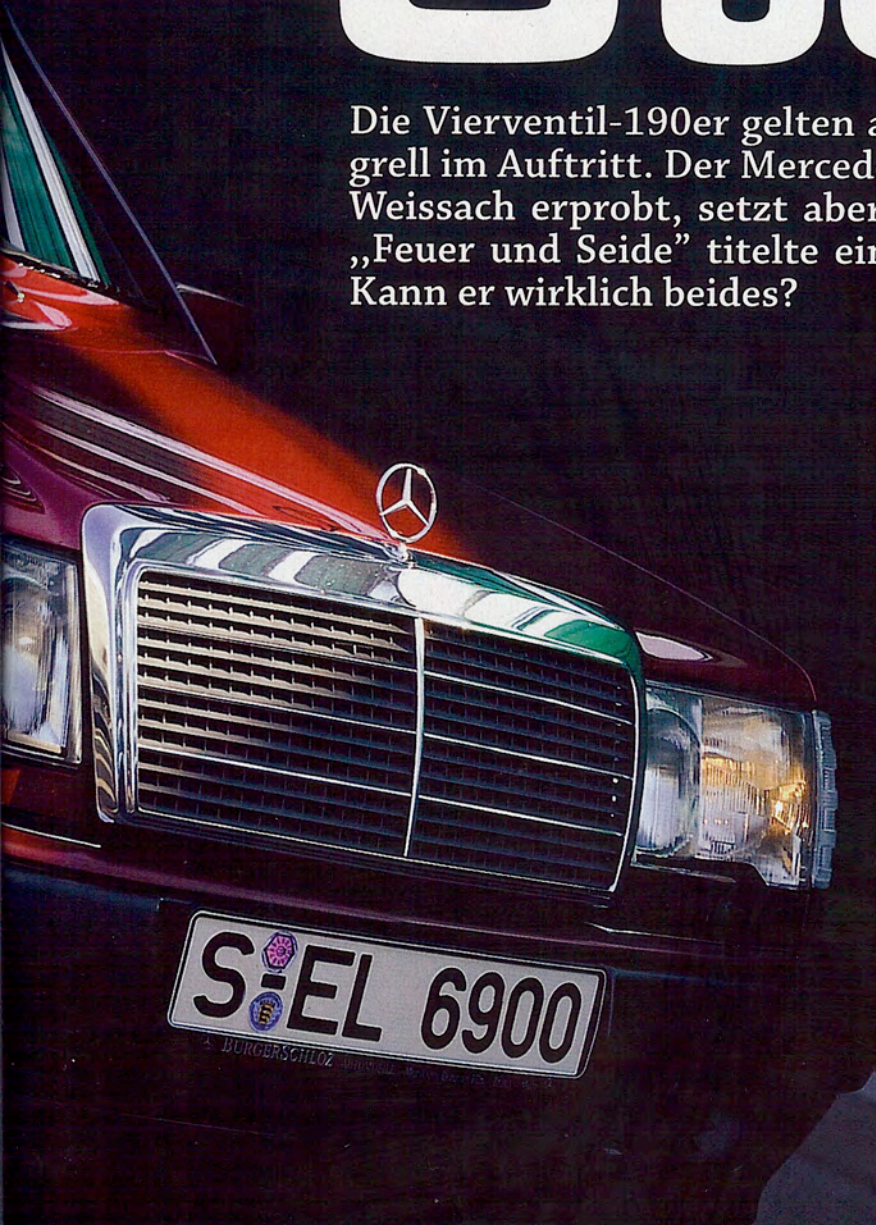


Nissan President Bestatter Japanische



Vom anderen **S**tern

Die Vierventil-190er gelten als junge Wilde, kernig im Ton und grell im Auftritt. Der Mercedes 500 E, bei Porsche gebaut und in Weissach erprobt, setzt aber auf kultiviertes Understatement. „Feuer und Seide“ titelte einst der Prospekt für die Werbung. Kann er wirklich beides?



Die strömungsgünstige
W 124-Karosserie (C_x 0,30),
überzeugt mit ihrem
puristischen Auftritt.
Beim 500 E setzt
sie markante Akzente



ANFANGS MOCHTE ICH IHN NICHT.

Der 500 E war mir zu aufdringlich, erst recht in Schwarz. Arrogant kam er mir vor, mit seinen ausgestellten Kotflügeln, dem betonten Frontspoiler und den wuchtigen Acht-Zoll-Rädern. Stets schien er die Über-

holspur zu suchen, sogar in Parkhäusern oder auf dem Supermarkt-Parkplatz.

Ein Business-Jet für die Autobahn, schneller und teurer als ein 560 SE, ein viertüriger Porsche von Mercedes. Ich hingegen mag es gern schlicht. Deshalb faszi-

nierte mich viel mehr der unscheinbare 400 E, der äußerlich auch ein 230er sein könnte. In Arcticweiß, mit Lammfell-Schonbezügen und abnehmbarer Anhängerkupplung wäre er maximal unverdächtig. Kein Mensch käme dann auf die Idee,



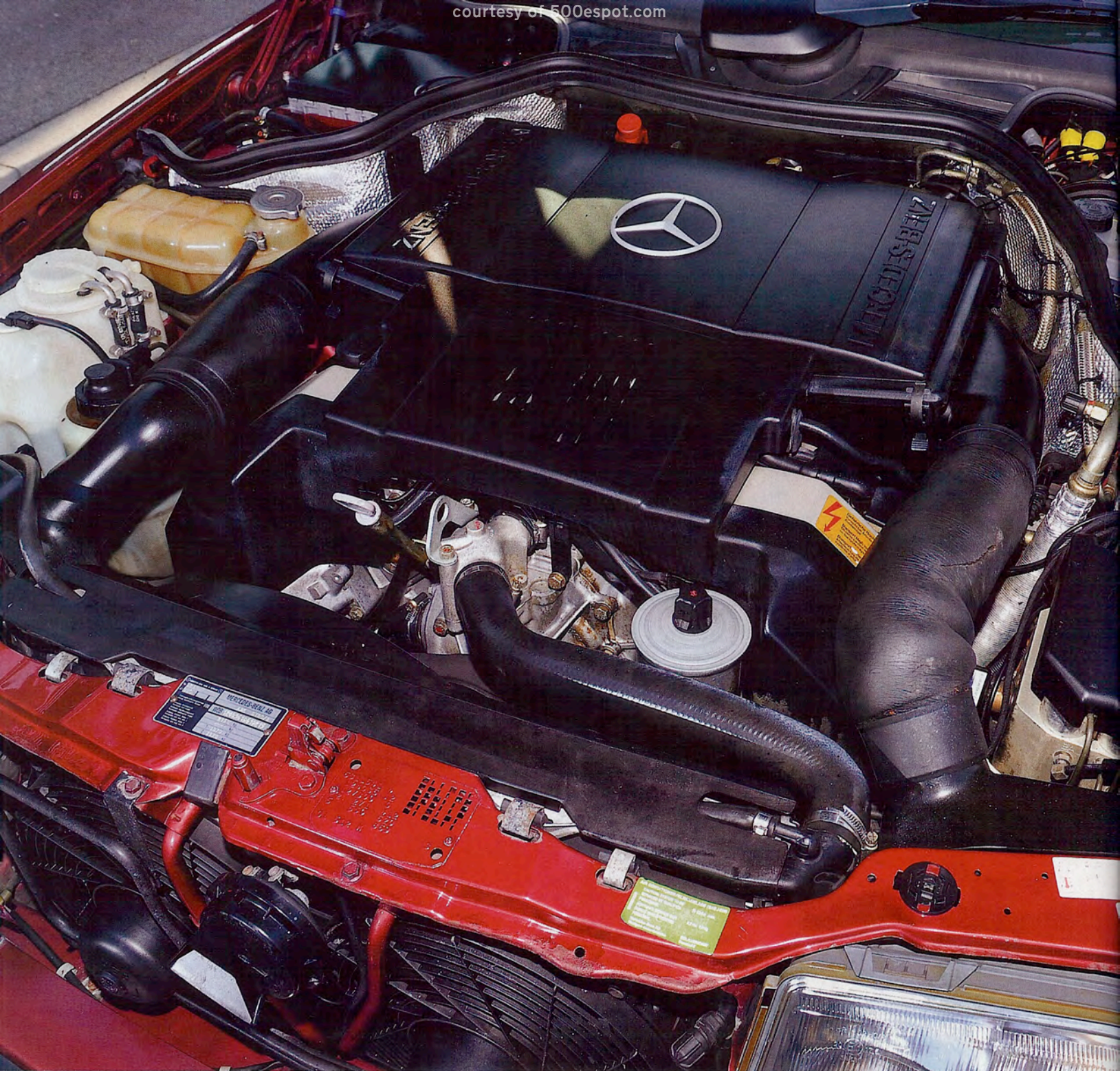
einen 286 PS starken Vierventil-V8 vor sich zu haben, der auch noch 250 km/h schnell ist. Da muss der 500 E, dieses eingebildete Alphetier, sowieso abriegeln.

Heute habe ich den 500 E verstanden. Ich habe ihm Unrecht getan, er ist kein

Angeber, er musste so sein. Er ist etwas ganz Besonderes, etwas Unvergleichbares, und das darf man auch sehen.

Die Zeiten sind anders als beim 6.3 Liter. Da sah man diese haushohe 250 PS-Überlegenheit nicht, bis auf den kleinen

Drehzahlmesser, der ihn verriet. Erst der 500 E macht aus der biedereren Gebrauchtwagen-Limousine W124 ein klassisches schönes Automobil. So hinreißend und verführerisch, dass selbst seine Schwestern Coupé und Cabriolet das Nachsehen



bei der Misswahl haben. Die 500 E-Limousine stiehlt ihnen die Schau, sie wird zum Blickfang wie eine ungeschminkte Naturschönheit, die plötzlich ein dezentes Make-up aufträgt, hohe Pumps überstreift und ein kurzes Kleid mit tiefem Ausschnitt anzieht. Ein bisschen Glamour braucht der 124. Der 500 E muss ihn sich nicht erst über Extras holen. Colorglas, Alu-Räder und Metallic-Lack gibt es gratis. Die reiz-

volle Kombination aus almandinrotem Lack und schwarzem Leder verstärkt diese reizvolle Signalwirkung bei unserem Exemplar.

In Zeiten exaltierten Auto-Designs, das sich selbstverliebt inszeniert, ist ein 500 E selbst in gewagtem Lippenstift-Rot dezent wie nie zuvor. Nur Kennern zeigt er den Pass, in dem der Geburtsort Stuttgart-Zuffenhausen trotz erweiterten Ka-

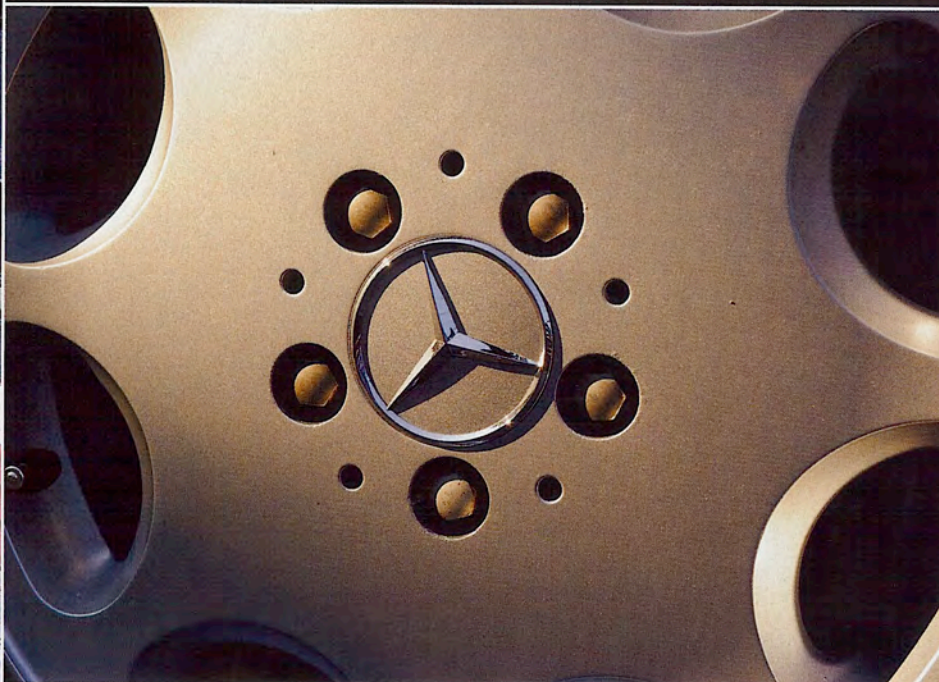
rosserie-Rohbaus und der Manufaktur-Endmontage bei Porsche nicht vorkommt.

Der Buchstabe B in der Identnummer steht wie A für Sindelfingen. Dass der Schriftzug fehlt, schmerzt mich. „500 E“, das wäre ein selbstbewusstes Bekenntnis zum Königstiger unter den 124ern.

Soll ich den Besitzer quälen und auch noch orangene Blinker einfordern? Von meinem 200 D Automatic, dieser bauart-



Eindrucksvolle Frontpartie mit Fernscheinwerfern neben dem Kühlergrill und Nebelleuchten im Frontspoiler. Geschmiedete Acht-Zoll-Räder. Imposanter Fünfliter-Vierventil-Achtzylinder aus Aluminium mit 326 PS



DIE 500 E-KONKURRENTEN



Achtzylinder im Mittelklasse-Kleid. Auch der **AUDI V8** zelebrierte ab 1988 den leisen Luxus. 3,6-Liter-V8, 250 PS, Allradantrieb, ZF-5-Gang oder Automatik



Er ist der Motorsport-Macho unter den Mittelklasse-Karossern. Der **BMW M5** bietet bestes Handling und einen brillanten 315 PS Vierventil-Sechszylinder



Ein Ferrari-Motor im Tipo 4-Gewand lässt aufhorchen. Der **LANCIA THEMA 8.32** tauschte den Europa-V6 gegen den legendären Dreiliter-V8 mit 215 PS



Bestialisch schnell beschleunigte der 3,6-Liter-24V Biturbo-Sechszylinder den brachialen **OPEL LOTUS OMEGA**. Spitze 282, 0-100 in 5,4 s

bedingten Antithese zum 500 E ohne Drehzahlmesser und Sport-Modus, würden sie passen. Ich muss den 500 E auf mich wirken lassen, noch bevor ich losfahre.

Das satte Tresorgeräusch der Türen hören, das leise Surren des elektrischen Schiebedachs, die Musik der Crusaders, die wehmütig aus den Fondlautsprechern klingt. Klassik-Lounge heißt der Sender, den das Becker Mexico 2000 empfängt. Es

gehört serienmäßig in die mit zahlreichen Schaltern bestens ausbalancierte Mittelkonsole des 500 E. Sie ist die Quelle einer warmherzigen Wurzelnuss-Landschaft, die mein Herz erfreut, weil sie nicht mit modischen Gags überfrachtet ist wie heute.

Am liebsten möchte ich vorn und hinten gleichzeitig sitzen, so einladend geben sich die prallen hinteren Ledersessel, eingerahmt von wohlgeformten Kopfstützen.

DATEN & FAKTEN

Mercedes-Benz 500 E (W 124), Baujahr 1991

Motor: Typ M 119, wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (Zylinderwinkel 90 Grad) aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderbank über Duplex-Rollenkette angetrieben, hydr. verstellbare Einlass-Nockenwelle, je zwei Einlass- und Auslassventile, v-förmig hängend, über hydraulische Tassenstößel betätigt. Hubraum 4973 cm³, Bohrung x Hub 96,5 x 85,0 mm, Leistung 326 PS bei 5700/min; ~ ab 10/1992: 320 PS bei 5600/min, max. Drehmoment 480 Nm bei 3900/min; ab 10/1992: 470 Nm bei 3900/min, Verdichtung 10,0 : 1, Saugrohreinjection Bosch LH-Jetronic, kennfeldgesteuerte Elektronikzündung, Ölinhalt Motor 8 Liter

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, geteilte Kardanwelle, 4-Gang-Automatikgetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Achsübersetzung 2,82, Antriebs-Schlupfregelung (ASR)

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlgarosserie, vorn Dreiecks-Querlenker, Dämpferbein-Vorderachse, Stabilisator, Schraubenfedern. Hinten Raumlagerachse mit hydropneumatischer Niveau-Regulierung, Schraubenfedern, Stabilisator, Gasdruck-Stoßdämpfer, hydropneumatische Federbeine, Servo-Kugelumlaufenkung, innenbel. Scheibenbremsen, ABS, Leichtmetallräder, Reifen 225/55 ZR 16 auf 8 J x 16 H 2

Maße und Gewichte: Länge 4750, Breite 1796, Höhe 1410 mm, Spur 1538/1529, Radstand 2800 mm, Gewicht 1700 kg; ~ ab 10/1992: 1710 kg, Tankinhalt 90 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Vmax 250 km/h, 0 - 100 km/h in 6,6 s, Verbrauch 15,5 Liter Super auf 100 km

Bauzeit und Stückzahl: Bauzeit 1990 bis 1993, 10 479 Exemplare, inklusive E 60 AMG (bis 11/1994)

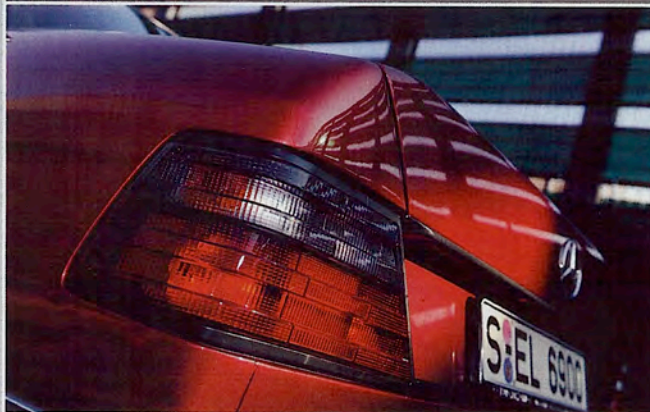
GESTERN GETESTET

„Is' E klar“ in sport auto, Ausgabe 11/1990

Testredakteur Heiner Buchinger verglich den Mercedes 500 E mit dem BMW M5, Achtzylinder kontra Sechszylinder: „Der Mercedes-V8 ist ein Musterknabe an Temperament und Durchzugskraft, einer der faszinierendsten Motoren überhaupt.“



Der 500 E verströmt jene Souveränität, die aus der Kraft aus dem Keller erwächst. Die Skepsis gegenüber dem Automatikgetriebe verliert sich in temperamentvollem Antrieb und spontanen Schaltmanövern. Der BMW wendet sich an den engagierten Sportfahrer mit Freude am Schalten und einem brillanten Motor aus dem Rennsport.“



Extravagantes Almandinrot-Metallic passt perfekt zu schwarzem Leder. Schöneres Reisen dank Einzelsitzen im Fond mit serienmäßigen Kopfstützen, Leseleuchte und einer Edelholzbox als Pendant zur Mittelarmlehne. Die eigenwillig geformten Rückleuchten waren beim Publikum einst sehr umstritten



Den Duft des perforierten Rindleders möchte ich einatmen, das die Sportsitze tragen. Ihre Steppung ist wie beim R 129, dem klassisch-eleganten Sacco-Roadster mit der längsten Lieferzeit, den jetzt alle 20 Jahre nach seinem Debüt begeisterter feiern als einen neuen Mercedes.

Vom Sacco-Roadster hat der 500 E Wesentliches geerbt als nur die Fassung der Sportsitze. Der Motor stammt vom 500

SL, ein zukunftsicher konstruierter Viertürer-V8 aus Aluminium namens M 119 mit verstellbarer Einlass-Nockenwelle und Tassenstößeln für direkte Ventilbetätigung. Erstmals gelang einem Mercedes-Serien-V8-Motor eine optimale Brennraumform für beste Füllung bei moderatem Verbrauch. Auch die allseits verstärkte, einmal mehr satt breitspurige Raumlager-Achse samt Achtzoll-Leichtmetall-Rä-



Funktionell-gediegene
Atmosphäre besiegt
nüchternen Taxi-Look.
Attraktives Ensemble aus
schwarzem Rindleder
an Wurzelnuss-Furnier

dern spendierte der damals nur 8000 Mark teurere 500 SL. Die Sonderstellung des 500 E lässt sich vor allem am Preis ablesen. 1991 kostete er 140 000 Mark, also exakt so viel wie zwei 300 E-24 mit dem 220 PS-Vierventil-Sechszylinder – eine Art 500 für Arme. Doch bei den serienmäßigen Extras schlägt die Stunde des 500 E.

Ob Klimaanlage, Becker Mexico, Tempomat, Niveauregulierung, ASR, Fahrer-

airbag, Metalliclack, Kopfstützen im Fond, Scheinwerferwischer oder vier elektrische Fensterheber, Ende 1991 ist das meiste aus der 23 Seiten langen Sonderausstattungs-Preisliste serienmäßig, nur Lederpolsterung, Sitzheizung, Schiebedach und die elektrisch verstellbare Lenksäule kosteten bei unserem Fotomodell Aufpreis. Selbst so nette kleine Aufmerksamkeiten wie Ausstiegsleuchten, ein Lederlenkrad

oder die Edelholzbox zwischen den Fondsitzen gehören zur mobilen schwarzen Business-Lounge. Sie wirken so entspannend, als würden unterwegs Gebäck und Tee gereicht.

Es tut mir leid, den 500 E als arroganten Macho-Mercedes abgetan zu haben. Vor allem beim Fahren merke ich, wie einfühlsam, wohlgezogen und souverän er reagiert. Er bleibt immer kultiviert, aber



„Der Reiz des **500 E** liegt darin, ein gutes Allerwelts-Automobil in eine begehrten Sportlimousine zu verwandeln“

mit seidigem Gesäusel à la 260 E gibt er sich nicht ab. Sein Motor klingt nach einem hoch entwickelten Achtzylinder – kraftvoll, sonor, bei höheren Drehzahlen heiser, aber niemals vulgär wie die alten Amis. Unter dem Gaspedal spürt der Fahrer schon bei der kleinsten Bewegung sein enormes Potenzial. Die schiere Leistung, wenn man will von null auf Hundert in Porsche-typischen 6,6 Sekunden, bleibt immer dezent im Hintergrund.

Im Ernstfall jederzeit abrufbar, äußert sie sich in ihrer normalen Entfaltung so zivil und dezent wie ein von Damenhand bewegter 300 E. Selbst in hügeligen Lagen ist es nicht notwendig, per Kickdown in die Viergang-Automatik einzugreifen.

Die sanfte Gewalt von 400 Newtonmetern steht bereits ab 3000/min zur Verfügung. Beim Herausbeschleunigen aus einer lang gezogenen steilen Kurve im vom Halbgas gehalten dritten Gang wird die immense Kraft des Achtzylinders spürbar, der sich diese Übung lässig aus den Sammelrohren der Bosch LH-Jetronic

schüttelt. Dank Antriebsschlupfregelung gibt es auch auf feuchter Straße keine Traktionsprobleme, ein allradgetriebener 500 E 4 Matic wäre zwar denkbar, ist aber nicht nötig. Der Wagen liegt auch auf den ausgefahrenen buckligen Nebenstraßen ruhig und satt. Es ist ein eher trockenes, aber nie steifes Abrollen, das große Sicherheit vermittelt. Kein säftenhaftes Wiegen wie es etwa eine luftgefederte große Heckflosse kann.

Ich möchte fahren, immer nur weiter, bis der Tank leer ist. Nicht nur Mercedes-infizierte werden den 500 E ob seiner Geborgenheit vermittelnden Vertrautheit schnell schätzen lernen. Alles ist am rechten Platz und so selbstverständlich gestaltet und geformt, dass man es für den Rest seines Lebens unterwegs so haben möchte. Das liegt auch am Material – nichts Aufregendes, aber es wirkt nachhaltig und langlebig. Irgendwie sogar beruhigend.

Die Dunkelheit hat schon eingesetzt. Doch es ist noch warm, das Dach noch geöffnet. Der süßlich-schwere Geruch über-

reifen Obstes säumt die Straße. Der Spätsommer fällt dem Herbst erschöpft in die Arme. Die Fernscheinwerfer neben dem Kühlergrill leuchten die Straße taghell aus, weit und breit keine Siedlung, kein Verkehr. Es geht zügig voran, die Tachonadel schnellt hoch bis 120.

Das Drehzahlniveau, die alte Schwäche von Mercedes, ist auch beim 500 E höher als erwartet. Auf der Landstraße bringe ich ihn bei dem Tempo im vierten Gang auf knapp über 3000/min. Tribut an die 6,6 Sekunden und ans politisch korrekte Abriegeln, das Tempo 270 nicht goutiert.

Mein einstiger Favorit, der weiße 400 E, sieht jetzt ganz schön alt aus. Seide ja, Feuer nein. Beides hat eben nur der 500 E. Denn Feuer heißt nicht nur Kraft im Überfluss, sondern auch eine attraktive Form mit reizvollen Akzenten. Noch eine Warnung zum Schluss: Schwarz steht ihm nicht. Das macht ihn überheblich.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Hardy Mutschler

KAUFBERATUNG MERCEDES-BENZ 500 E, E 500 (W 124) 1990 - 1993

Der 500 E wandelte sich vom Wertverlust-Champion zum begehrten Sondermodell. Die Preise steigen, aber das Gros des Angebots ist zwiespältig. Rost ist kaum ein Thema, aber dafür Wartungsstaus, verbrauchte Technik und kaschierte Unfallschäden. Die Unterhaltskosten sind hoch.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

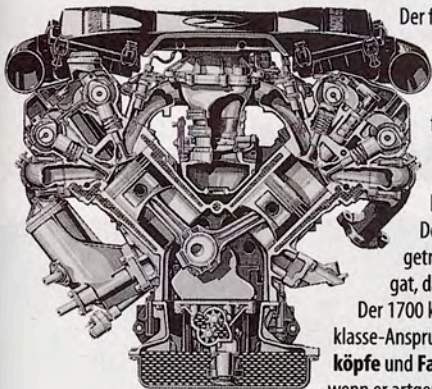
KAROSSERIE-CHECK

Der Beobachtung nach sind die manufaktur gefertigten 500 E-Modelle weit weniger rostanfällig als ihre profanen Brüder. Allenfalls unter den Abdeckkappen der **Wagenheberaufnahmen** blüht bisweilen der Rost, man sollte sie deshalb vor dem Kauf mit einem Schraubendreher öffnen. Die **Kotflügel** rosten gern vorn in den Winkeln neben Blinker und Stoßfänger und die Unterseite des **Heckscheibenrahmens** ist ebenfalls in den Ecken der Seitenteile manchmal von Korrosion befallen.

Es empfiehlt sich, diese Schwachstellen bei geöffnetem Kofferraumdeckel und beiseite geschobenen Dichtungsgummi zu prüfen. Die **Verbundglasscheiben** verlieren im Laufe der Jahrzehnte ihr Vakuum und laufen milchig an. Ein so engagiert bewegter Wagen wie der 500 E scheint empfänglich für Unfallschäden zu sein. Deshalb gilt es vor dem Kauf genau Spaltmaße und Lackflächen zu kontrollieren sowie die vorderen **Längsträger** und die **Feder-** respektive **Stoßdämpferdome** auf Stauchungen zu untersuchen. Das gilt auch für den **Kofferraumboden** im Bereich der Reserveradwanne. Steinschläge in der Scheinwerferstreuscheibe oder gar Bruchspinnen lassen sich durch Tausch leicht beheben.

Originalität wird von Liebhabern gerade beim 500 E hoch bewertet. Weiße Blinker und geschwärzte Rückleuchten sind dabei Geschmackssache und lassen sich leicht tauschen. Extreme **Breitreifen** belasten Spurstangen und Traggelenke noch mehr. Der wertvoll ausstaffierte Innenraum zeigt insbesondere beim seltenen serienmäßigen **Sportline-Karo-Stoff** massive Verschleißerscheinungen, das **Wurzelnußfurnier** ist häufig gerissen.

TECHNIK-CHECK



Der fortschrittlich konstruierte M119-Vierventil-Alu-Motor mit hydraulischen Tassenstößeln erreicht mühelos Laufleistungen von mehr als 300 000 Kilometern. Sensibel ist er allenfalls im Bereich der **Steuerketten-Führungsschienen** und der **Ventilschaftdichtungen**. Auch wird die Stirnseite des Motors (**Steuerkettengehäuse**) leicht ölundicht.

Den 500 E gibt es nur mit Viergang-Automatikgetriebe, ein problemloses und haltbares Aggregat, das auf regelmäßigen ATF-Ölwechsel besteht.

Der 1700 kg schwere Mittelklasse-Mercedes mit Oberklasse-Anspruch strapaziert **Traggelenke, Spurstangenköpfe** und **Fahrwerksbuchsen** über Gebühr, vor allem, wenn er artgerecht bewegt wird. Tausende feiner Steinschläge auf der Frontpartie sind ein Indiz für verschleißfördernden Vollastbetrieb des bei 250 km/h abriegelnden Wagens. Problematisch sind im Alter auch die vielen elektrisch betriebenen **Komfortextras** und die zahlreichen **Steuergeräte** für den V8-Motor und seine Peripherie.

Trotzdem ist der 500 E noch ein Stück von der Komplexität eines W 140 entfernt. Leider lassen sich Lebensdauer und reibungslose Funktion der Elektronikkomponenten etwa für ABS, ASD oder die Bosch LH-Jetronic durch regelmäßige Wartung kaum beeinflussen.

PREISE

Bei Einführung 10/1990 (Mercedes-Benz 500 E) 134 520 Mark
Bei Produktionsende 7/1993 (Mercedes-Benz E 500) 145 590 Mark

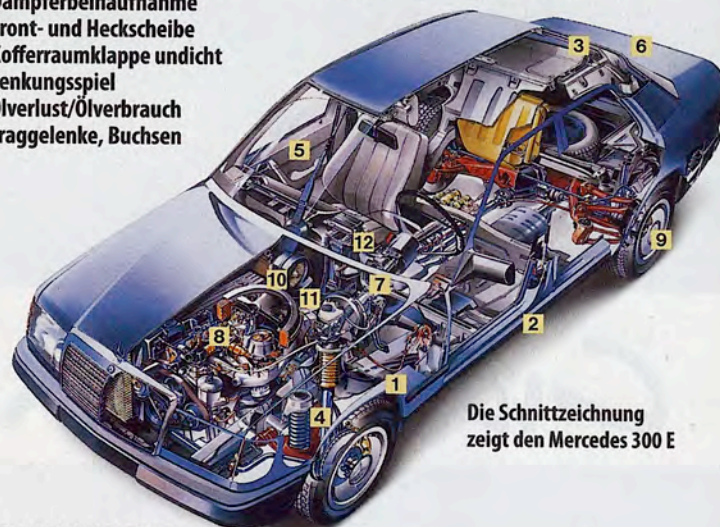
Der Mythos des Mercedes 500 vom bei Porsche gebauten High Performance Car treibt die Preise langsam in die Höhe. Obwohl kein Homologationsauto, ist er der begehrteste aller W 124 und mit einer Stückzahl von nur 10 479 Exemplaren auch einer der seltensten. Trotzdem ist ihm ein 320 CE-Cabriolet inzwischen preislich dicht auf den Fersen. Rund 18 000 Euro kostet ein Top-Auto vom Typ 500 E, welches schwer zu finden sein dürfte, weil er kein gehätschtes Freizeit-Mobil war, sondern als Vielfahrer-Auto diente. Puristen bevorzugen den frühen 500 E. Vorsicht jedoch bei Wartungsstau, der sich wegen des einst hohen Wertverlusts oft einstellt. Der 500 E genießt ein Alleinstellungsmerkmal wie einst der 300 SEL 6.3 – das bedeutet sicheren Wertzuwachs. Der nur halb so teure 400 E gilt als Geheimtipp für Kenner. Der E 500 Limited Edition (500 Stück) wird zusammen mit dem E 60 AMG am höchsten gehandelt.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Mercedes-Benz 500 E, Baujahr 1991



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1 Kotflügel vorn, Stehbleche | 10 Bosch LH-Jetronic |
| 2 Wagenheberaufnahmen | 11 Kraftstoffpumpe (Standsch.) |
| 3 Heckscheibenrahmen unten | 12 Wurzelnußfurnier (Risse) |
| 4 Dämpferbeinaufnahme | |
| 5 Front- und Heckscheibe | |
| 6 Kofferraumklappe undicht | |
| 7 Lenkungsspiel | |
| 8 Ölverlust/Ölverbrauch | |
| 9 Traggelenke, Buchsen | |



Die Schnittzeichnung zeigt den Mercedes 300 E

ERSATZTEILE

Obwohl der 500 E die Krönung der Baureihe W 124 darstellt, wir er von Kennern gern als eigene Baureihe verstanden. Es ist ein quasi ein R 129 mit einem Limousinenkleid. Trotzdem gibt es keinen Teile-Engpass. Das Meiste ist, wie bei Mercedes-Benz üblich, innerhalb von 24 Stunden lieferbar. Die Preise sind günstig, nur 500 E-spezifische Ersatzteile kommen in der Regel teuer. Generell ist der Wartungs- und Reparaturaufwand beim 500 E nicht zu unterschätzen. Das einst rund 140 000 Mark teure Auto bietet eine Fülle komplexer Ausstattungsmerkmale und ist mit einem zivilen 300 E keinesfalls zu vergleichen. Doch die Talsohle der Preisentwicklung ist seit etwa fünf Jahren überschritten. Dennoch ist der 500 E immer noch ein Geheimtipp, weil sein distinguerter Auftritt nicht alle anspricht.

SPEZIALISTEN

Kienle Automobiltechnik, Klaus Kienle, Max-Planck-Straße 4, 71254 Heimerdingen, Telefon 0 71 52/5 28 27, Fax 5 80 16, www.kienle.com
Mercedes-Benz Niederlassungen und Partner, Händlerverzeichnis Deutschland unter www.mercedes-benz.com/händlersuche.de
Mercedes-Benz W124-Form, Alfred Schwenk, Ostiner Höhe 1, 83703 Gmund am Tegernsee, www.forum-w124.de

CLUBS

Mercedes-Benz W124-Club e.V., (off. anerkannt), Stefan Dedich, Letterhaus 21, 50321 Brühl, Telefon 0 22 32/2 37 46, www.w124-clubdt.de
W124cc-Club, (W 124 Cabrio, Coupé, V8, AMG), Martin Wrobel, Achtern Sand 29, 22559 Hamburg, Telefon 0 40/89 80 78 78, www.w124cc.de