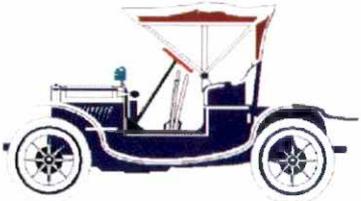


IBF BERLIN FAHRZEUG- WERT- ANALYSE

	Gerichtsgutachten Wertgutachten Haftpflichtgutachten Kaskogutachten Oldtimerbewertungen Rechnungsüberprüfung Unfallrekonstruktion Pkw * Krad * Lkw * Bus Sonderfahrzeuge UVV Stapler / Förder Fz Vor Ort Bewertungen	Büro: ☎ Zentrale 030-74792034 ☎ Fax 030-74792036 ☎ 0172-3006943 Büroöffnungszeiten EK-IdNr. EK Steuernummer Ust Ident Nr IBAN BIC	12349 Berlin, Tropfsteinweg 18 eMail ibfingbuero@aol.com Internet www.ibf-ing-buero.de Internet www.peschutter.com Mo – Fr 08.30 – 13.00 Sa. 10.00 – 14.00 96 758 321 143 16 / 469 / 61053 DE 175 189 069 DE91 2001 0020 0071 7162 09 PBNKDEFF
---	--	--	---

KFZ.- MARKT- WERT- GUTACHTEN

(Incl. Bewertungs CD)

NACH SYSTEM CLASSIC DATA + DAT + IBF WERT

GERICHTS * HAFTPFLICHT * KASKO * WERTGUTACHTEN * PKW * LKW * KRAD * UVV-DURCHFÜHRUNG
 FÜR FLURFAHRZEUGE * OLDTIMER BEWERTUNG * UNFALLREKONSTRUKTION * SONDERFAHRZEUGE *
 RECHNUNGS-ÜBERPRÜFUNG *
 VOR ORT BEWERTUNGEN *



Mercedes Benz 500E / 124
 20.09 2021

Baujahr 1991

Sachbearbeiter / Prüferingenieur
 KLAUS R. PESCHUTTER

IBF BERLIN Fachbereich: Fahrzeugbewertungen



GERICHTSGUTACHTEN
WERTGUTACHTEN
HAFTPFLICHTGUTACHTEN
KASKOGUTACHTEN
OLDTIMERBEWERTUNG
RECHNUNGSÜBERPRÜFUNG
UNFALLREKONSTRUKTION
PKW * KRAD * LKW * BUS
SONDER-KFZ. * GABELSTAPLER
UVV DURCHFÜHRUNG AN FÖRDER-FZ.

BÜRO: 1 TROPFSTEINWEG 18
12349 BERLIN-BUCKOW
(030) 747 920 34
ISDN:
FUNK: 0172-300 69 43
FAX: (030) 747 920 36

BANK: **POSTBANK**
IBAN: **DE91 2001 0020 0071 7162 09**
BIC: **PBNMKDEFF**

MARKT- WERT- FESTSTELLUNG SYSTEM CLASSIC DATA

AMTL.KENNZEICHEN:	Ohne (H-Kennzeichen)	ERSTZULASSUNG:	23.07.1991
FAHRZEUGART:	PKW geschlossen	TÜV / AU:	
FABRIKAT:	Mercedes Benz 500E	FARBE:	Grau
TYP:	W124	TACHOSTAND:	314886
MOTORART:	4973 ccm V8	FAHRGESTELL-NR.:	1240361B554992
MOTORLEISTUNG:	240 kw 4000/1/min	ZAHL D. VORBESITZER:	*
BEREIFUNG/MARKE:		BEREIFUNG/GRÖSSE:	
REIFENZUSTAND V.(MM):	VR 7 VL 7	REIFENZUSTAND HI.(MM):	HR 7 HL 7
ANZAHL DER TÜREN:	4	LEERGEWICHT (KG):	
NUTZLAST:	*	ZUL.GESAMTGEWICHT (KG):	
SITZPLÄTZE:	5	LADERAUM/INHALT:	***

ALLGEMEINZUSTAND

Note = 2

Note 1 = Makelloser Zustand. Keine Mängel an der Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser) Sehr seltenj

FAHRZEUGLACKIERUNG

Note = 2

Note 2 = Guter Zustand. Originl- oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile. Nur Ausnahme wenn es die STVO verlangt.

ANBAUTEILE:

Note = 2

Note 3 = Gebrauchter Zustand, normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

FAHRWERK:

Note = 2-

Note 4 = Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren)

MOTOR:

Note = 2-

Note 5 = Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. Teil-oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar.

Note 1 = Makelloser Zustand. Keine Mängel an der Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser) Sehr seltenj

GESAMTZUSTAND-WERTBEEINFLUSSEND:

Das Fahrzeug wurde am 20.09.2021 besichtigt. Ohne einen durch Lackschichtendickeprüfung erkennbaren Vorschaden vorgeführt. (Im Mittel = 500µ, Fahrzeug wurde nachlackiert ohne relativ hohen Spachtelanteil) Sichtkontrolle des Sachverständigen, wurde mit in die Kalkulation eingebracht. Das Fahrzeug ist in einem für das Alter guten Zustand. Der Erhaltungszustand wie Lack, Fahrwerk, Karosserie, Motor, Getriebe, Räder mit Aufhängung, Bremsen und anderer Aggregate wurde mit 2 nach Classic Data System bewertet. Wurde in der Kalkulation berücksichtigt. Siehe Bewertung des Sachverständigen. **Das Fahrzeug wurde insgesamt mit 10.000 € in einen guten Zustand versetzt.**

Die Wartungen sind erkennbar und im Regeltturnus durchgeführt worden. Verschleißerscheinungen am Fahrzeug, leichter Art, nicht erkennbar. Erneuerung von Baugruppen nicht erkennbar. Eine Restauration wurde erkennbar durchgeführt. Keine größere erkennbare Korrosion am Rahmenwerk sowie an der Karosserie und den verbauten Teilen. Neufahrzeug

Robuster Stadt- oder Geländebetrieb nicht zu erkennen. Das Fahrzeug ist im normalen Alltagsbetrieb bewegt worden. Der Beanspruchungszustand ist für den bisherigen Zeitraum von 30 Jahren ist nicht erkennbar. Abzüge wurden nicht eingebracht.

Begutachtung an den typischen Schwachstellen wie Räder, Rahmen, Motor-Getriebeverbindung, Türen, Achsen, Bremsen, Benzin versorgung, Auspuff- und Kabelbäume.

Die jährliche Km-Leistung bezogen auf die Zulassungszeit, ist im Mittel 10.000 km/Jahr, das ist für dieses Modell ein eher geringer Tachostand Der Marktwert ohne Mehrwertsteuer für das vorstehend beschriebene Fahrzeug, wird für den Zeitpunkt der Untersuchung nach dem CLASSIC Data Schätzverfahren festgesetzt. (Raum EU, Deutschland und Berlin-Brandenburg und Europa).

Einzelbewertungen der Baugruppen

1. Karosse Blech, Aluminium oder Kunststoff	<i>Die Karosse wurde restauriert und Aufwendig instandgehalten und entspricht dem Herstellungsdatum, wenig Abnutzung.</i>	Note	2
2. Lack	<i>Der Lack befindet sich restaurierten Originalzustand. Lackschichtdickemessung für Stahlteile bzw. Aluminium Beplankung im Mittel 150-450µ. Das ist guter Standard für 2021</i>	Note	2
3. Chromteile	<i>Die Chrom/Alu-Teile entsprechen dem der Originalteile.</i>	Note	2
4. Glas	<i>Glasflächen / Scheiben sind Mängelfrei- Kratzerfrei</i>	Note	2
5. Verdeck bei Cabrio + Hardtop		Note	
6. Räder und Reifen	<i>Felgen befinden sich im Originalzustand.</i>	Note	2
7. Türen, Heckklappe, Motorklappe	<i>Bleche wie Hauben und Stahlbleche – Karosserie wurden saniert und wurden vom Lack neu aufgebaut. Auch hier Lackdicke von 150-450µ im Mittel</i>	Note	2
8. Fahrgastraum	<i>Der Fahrgastraum befindet sich im gepflegten restaurierten, z.Teil umgebauten Originalzustand. Es ist eine zeitliche Patina vorhanden.</i>	Note	2
9. Türverkleidungen	<i>Leichte Patina vorhanden, im guten Zustand</i>	Note	2
10. Sitze	<i>Wie Türverkleidungen ohne Zerstörung, normaler Alterungsprozeß zT. nicht erkennbar.</i>	Note	2
11. Armaturenbrett	<i>Gepflegter Allgemeinzustand ohne Fehler in der Struktur, leichte Patina vorhanden. Technisch ok.</i>	Note	2
12. Boden	<i>Gepflegter Originalzustand, kein Verschleiß über die Jahrzehnte erkennbar</i>	Note	2
13. Himmel	<i>Original, keine Wasserflecken</i>	Note	2
14. Kofferraum	<i>Durch den Vorbesitzer wurde ein sehr guter Zustand Zustand erhalten.</i>	Note	2
15. Motorraum	<i>Keine Veränderungen oder Verbesserungen die mit der Originalität kompatibel sind, wurden durchgeführt. Guter Zustand</i>	Note	2
16. Motor	<i>Originalität wurde erhalten. Sehr gutes Startverhalten ohne Dervidate</i>	Note	2-
17. Getriebe	<i>Für das Getriebe gilt die gleiche Bewertung wie die Antriebsmaschine.</i>	Note	2-
18. Kühler	<i>Guter, restaurierter Erhaltungszustand, ohne Mängel</i>	Note	2
19. Anbauteile	<i>Anbauteile im restaurierten Original belassen.</i>	Note	2
20. Bodengruppe	<i>Wurde estauriert, lackiert und im Originalzustand belassen. Neulackierung und Neuauftrag für den Unterbodenschutz</i>	Note	2

21. Vorderachse	<i>Restaurierter Originalzustand, Verschleiß nicht erkennbar.</i>	Note	2-
22. Hinterachse	<i>Das gleiche gilt für die Hinterachse.</i>	Note	2-
23. Bremsanlage	<i>Normale Wartung und Restauration durch MB bzw. Fachwerkstatt durchgeführt.</i>	Note	2
24. Auspuffanlage	<i>Originale, Auspuffanlage. Ohne Mängelercheinungen.</i>	Note	2
25. Servoanlagen	<i>Unrestauriert, Technisch ok</i>	Note	2
26. Probefahrt	<i>Keine Mängel</i>	Note	
27. Laufprobe	<i>Keine Mängel</i>	Note	
Gesamt Punktzahl	<i>Nach Classic Data System Note 2+ (Überdurchschnittlich erhaltener Gesamtzustand)</i>	Endnote	2+

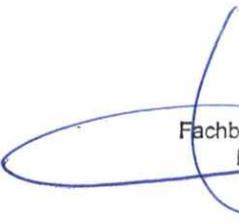
Anschaffungswert / 1991 = 134.520,00

x	Marktwert Classic Data Tabelle (Bewertung Originalzustand)	34.100,00 € (ohne Steuer-Provision-Gewinnsspanne) Privat an Privat
	Zeitwert	34.100,00 (ohne Steuer-Provision-Gewinnsspanne)
x	Gebrauchtfahrzeugbewertung	40.900,00 (incl. Händler Gewinn = 20% incl. VK Provision + incl. Differenzbesteuerung)
x	Wiederbeschaffungswert (Bewertung nach Restaurations-Zustand)	40.900,00 (incl. Händler Gewinn = ca. 20% incl. VK Provision + incl. Differenzbesteuerung)
	Einkauf	(ohne Steuer-Provision-Gewinnsspanne)
x	Verkauf / Gewerblich (Bewertung Mehrwert nach ClassicData Tabelle)	40.900,00 (incl. Händler Gewinn = ca. 20% incl. VK Provision + incl. Differenzbesteuerung)

Datum: 20.09.2021

Der Sachverständige / Prüfenieur

Klaus Peschutter, Freiberufliger Ingenieur (TU)
Für Fahrzeugschäden und Bewertung


IBF BERLIN
 Fachbereich: Kfz- Schaden- Wert- Analyse
 Dr.h.c. Ing. Klaus R. Peschutter
 Tel + 49 (30) 747 92034
 Mobil 0172 300 69 43
 Mail ibfingbuero@aol.com
www.ibf-ing-buero.de

Marke / Modell	Kar.	BJ	Zyl.	ccm	KW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
MERCEDES-BENZ											
E 250 Diesel	4tL	93-95	5	2.5	83	16.900	8.700	4.000	900	-	53.380
250 D Turbodiesel	4tL	88-89	5	2.5	93	17.600	9.100	4.100	900	-	53.240
250 D Turbodiesel	4tL	89-93	5	2.5	93	17.400	9.000	4.100	900	-	51.980
E 250 Turbodiesel	4tL	93-95	5	2.5	93	17.200	8.900	4.100	900	-	57.730
260 E	4tL	84-89	6	2.6	125	18.900	9.700	4.500	1.000	-	42.700
260 E	4tL	89-92	6	2.6	118	17.700	9.100	4.200	1.000	-	47.250
280 E	4tL	92-93	6	2.8	145	20.500	10.500	4.900	1.100	-	60.480
E 280	4tL	93-95	6	2.8	142	20.100	10.300	4.800	1.100	-	61.640
300 E	4tL	84-89	6	3.0	140	19.300	9.900	4.600	1.100	-	56.940
300 E	4tL	89-92	6	3.0	132	16.900	8.700	4.000	900	-	51.530
E 300	4tL	92-96	6	3.0	132	16.400	8.400	3.900	800	-	83.660
300 E-24	4tL	88-92	6	3.0	162	18.900	9.700	4.500	1.000	-	64.180
300 D	4tL	84-89	6	3.0	80	16.900	8.700	4.000	900	-	41.730
300 D	4tL	89-93	6	3.0	83	15.900	8.200	3.800	800	-	54.620
E 300 Diesel	4tL	93-95	6	3.0	100	14.800	7.600	3.500	800	-	57.730
300 D Turbodiesel	4tL	87-89	6	3.0	105	17.700	9.100	4.200	1.000	-	55.570
300 D Turbodiesel	4tL	89-93	6	3.0	108	18.500	9.500	4.400	1.000	-	57.170
E 300 Turbodiesel	4tL	93-95	6	3.0	108	18.100	9.300	4.300	1.000	-	66.810
320 E	4tL	92-93	6	3.2	162	19.300	9.900	4.600	1.100	-	69.480
E 320	4tL	93-95	6	3.2	162	19.300	9.900	4.600	1.100	-	70.780
400 E	4tL	92-93	8	4.0	205	29.300	14.900	6.700	1.400	-	92.340
E 420	4tL	93-95	8	4.2	205	28.700	14.600	6.600	1.400	-	96.310
500 E	4tL	90-93	8	5.0	240	93.300	47.200	21.000	10.800	-	134.520
E 500	4tL	93-95	8	5.0	235	91.500	46.300	20.500	10.800	-	145.590
E 60 AMG	4tL	93-94	8	6.0	280	220.000	110.000	50.000	20.000	-	179.860
124 Coupé/Cabrio (C124)						Bildmaterial: Seite 528					
200 CE	Cpé	92-93	4	2.0	100	23.000	11.700	5.500	1.200	-	59.910
E 200 Coupé	Cpé	93-96	4	2.0	100	22.500	11.500	5.400	1.200	-	59.920

Marke / Modell	Kar.	BJ	Zyl.	ccm	KW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
E 200 Cabriolet	Cab	94-96	4	2.0	100	41.300	21.000	9.200	2.100	-	70.950
220 CE	Cpé	92-93	4	2.2	110	26.500	13.400	6.200	1.300	-	64.290
E 220 Coupé	Cpé	93-96	4	2.2	110	25.500	12.800	6.000	1.300	-	65.490
E 220 Cabriolet	Cab	92-97	4	2.2	110	42.100	21.400	9.400	2.100	-	79.920
230 CE	Cpé	89-92	4	2.3	97	20.500	10.500	4.900	1.100	-	49.280
300 CE	Cpé	89-92	6	3.0	132	28.100	14.300	6.500	1.300	-	61.540
300 CE-24	Cpé	88-92	6	3.0	162	25.500	12.800	6.000	1.300	-	75.870
300 CE-24 Cabriolet	Cab	91-93	6	3.0	162	44.200	22.300	9.900	2.300	-	99.630
320 CE	Cpé	92-93	6	3.2	162	25.000	12.500	5.900	1.200	-	82.820
E 320 Coupé	Cpé	93-96	6	3.2	162	24.500	12.300	5.800	1.200	-	84.410
E 320 Cabriolet	Cab	92-97	6	3.2	162	43.800	22.200	9.800	2.300	-	102.640
E 36 AMG Coupé	Cpé	93-96	6	3.6	200	52.000	27.500	17.300	6.200	-	122.070
E 36 AMG Cabriolet	Cab	93-97	6	3.6	200	103.000	51.400	32.500	11.500	-	140.300
124 Kombi (S124)						Bildmaterial: Seite 528					
200 T	Kom	85-89	4	2.0	80	19.700	10.100	4.700	1.100	-	39.840
200 T	Kom	89-90	4	2.0	77	19.400	9.900	4.600	1.100	-	40.870
200 TE	Kom	88-89	4	2.0	90	20.100	10.300	4.800	1.100	-	45.780
200 TE	Kom	89-92	4	2.0	87	19.700	10.100	4.700	1.100	-	46.850
200 TE	Kom	92-93	4	2.0	100	20.100	10.300	4.800	1.100	-	57.170
E 200 T	Kom	93-96	4	2.0	100	19.700	10.100	4.700	1.100	-	57.790
200 TD	Kom	85-89	4	2.0	53	16.900	8.700	4.000	900	-	41.040
200 TD	Kom	89-91	4	2.0	55	16.900	8.700	4.000	900	-	46.970
220 TE	Kom	92-93	4	2.2	110	20.500	10.500	4.900	1.100	-	59.220
E 220 T	Kom	92-96	4	2.2	110	20.100	10.300	4.800	1.100	-	61.410
230 TE	Kom	85-89	4	2.3	100	20.500	10.500	4.900	1.100	-	43.600
230 TE	Kom	89-92	4	2.3	97	20.500	10.500	4.900	1.100	-	44.630
250 TD	Kom	85-89	5	2.5	66	18.900	9.700	4.500	1.000	-	44.570
250 TD	Kom	89-93	5	2.5	69	19.400	9.900	4.600	1.100	-	50.900
E 250 Diesel T	Kom	92-96	5	2.5	83	19.700	10.100	4.700	1.100	-	60.720

Zustandsnoten

Note 1 Makelloser Zustand. Keine Mängel, Beschädigungen oder Gebrauchsspuren an Technik und Optik. Komplett und perfekt restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser*). Sehr selten! Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht und wo man auch bei genauer Prüfung keine Mängel feststellt. Basis für die Bewertung in die Zustandsnote 1 ist der angenommene Zustand bei Erstausslieferung, das heißt der ehemalige Neuwagen-Zustand des entsprechenden Herstellers.

Note 2 Guter Zustand. Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Entweder seltener, guter unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch und optisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren.

Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht, aber an dem man bei näherer Betrachtung leichte Gebrauchsspuren findet. Diese leichten Gebrauchsspuren sollten sich in einer nachvollziehbaren, geringen Gesamtaufleistung bzw. Laufleistung nach der Restauration widerspiegeln. Entsprechend niedrig ist auch der Verschleißgrad der Technik.

Note 3 Gebrauchter Zustand. Ohne größere technische oder optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei näherer Betrachtung unschwer Gebrauchsspuren und diverse kleinere Mängel erkennt. Diese Gebrauchsspuren und Mängel sollten sich in einer nachvollziehbaren Gesamtaufleistung bzw. Laufleistung nach der Restauration widerspiegeln. Entsprechend hierzu ist auch der Verschleißgrad der Technik.

Note 4 Vorgebrauchter Zustand. Nur eingeschränkt fahrbereit. Sofortige Arbeiten zur erfolgreichen Abnahme gemäß §29 StVZO sind notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. In den einzelnen Baugruppen komplett, aber nicht zwingend unbeschädigt.

Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei dem diverse Mängel schon aus der Entfernung erkennbar sind. Eine nähere Inaugenscheinnahme zeigt deutliche Verschleißspuren.

Note 5 Restaurierungsbedürftiger Zustand. Mangelhafter, nicht fahrbereiter Gesamtzustand. Umfangreiche Arbeiten in allen Baugruppen erforderlich. Nicht zwingend komplett.

Ein Fahrzeug, bei dem selbst der Laie sofort deutliche Mängel und/oder Fehlteile erkennt. Könnte durchaus auch nur als Teileträger dienen.

Wenn die häufigen technischen Möglichkeiten (z.B. Schweißarbeiten, computer-gestützte Messtechniken) sowie veränderte Materialien (z.B. Lack, Oberflächenveredelung) und verbesserter Korrosionsschutz kann ein komplett restauriertes Fahrzeug den Zustand der Erstausslieferung übertreffen.

Karosserie-Abkürzungen

2tL = 2-türige Limousine
3tL = 3-türige Limousine
4tL = 4-türige Limousine
5tL = 5-türige Limousine
Bus = Kleinbus
Cab = Cabriolet
CaL = Cabrio-Limousine
Cpé = Coupé

Drd = Dreirad
Glw = Geländewagen
Klw = Kleinwagen
Kom = Kombi
Kst = Kastenwagen
Lfw = Lieferwagen
Lim = Limousine
Plm = Pullman

PrD = Pritsche/Doppelkabine
Pri = Pritsche
Pup = Pick-up
Rds = Roadster
Tou = Tourer
Trg = Targa
Van = Van

Preise und Einstufung

Bei den hier veröffentlichten Preisen handelt es sich um Werte, die sich auf den Handel von Privat an Privat beziehen. Sie sind somit mehrwertsteuer-neutral.

Erfahrungsgemäß kann der Händlerpreis bis zu 25% über den hier aufgeführten Wert liegen. Letztere geben die in Deutschland und dem angrenzenden europäischen Ausland durchschnittlich erzielten Preise in Euro wieder.

Wie ein Fahrzeug seinem Zustand nach einzustufen ist, entnehmen Sie bitte der Liste auf der folgenden Seite. Es sind natürlich auch Zwischenstufen bei der Zustandseinstufung (zum Beispiel 3-4) möglich.

Der Marktwert beziffert den gegenwärtigen Wert des Fahrzeuges am Markt, das heißt für dieses Fahrzeug würde zum jetzigen Zeitpunkt der als Marktwert geschätzte Betrag beim An- bzw. Verkauf bezahlt bzw. erzielt werden. Es handelt sich dabei in aller Regel um den Durchschnittspreis am Privatmarkt. Ferner fließen die Erfahrungen des Handels (als Nettobetrag) sowie internationale Auktionsergebnisse (ohne Mehrwertsteuer) und die internationale Marktsituation mit in den Marktwert ein.

Der Marktwert ist meistens die Basis der Versicherungseinstufung (Kaskobedingungen) bei Oldtimer-Sonderтарifen. Er gilt als Taxe (festgesetzter Preis) im Sinne von §57 VVG (Versicherungsvertragsgesetz). Der Marktwert ist mehrwertsteuer-neutral.

Mercedes-Benz Baureihe 124

Die **Baureihe 124** (mit den Typen W 124, S 124, C 124, A 124, F 124, V 124 und VF 124) ist eine Fahrzeugbaureihe der oberen Mittelklasse von Daimler-Benz, die von Spätherbst 1984 bis Mitte 1997 (in Indien bis 1998) gebaut wurde.

Von Daimler-Benz wurde sie zunächst „mittlere Baureihe“ genannt. Mit der zweiten Modellpflege Mitte 1993 wurde im Zuge der Änderung der Nomenklatur der Mercedes-Personenkraftwagen für den W 124 die Modellbezeichnung E-Klasse eingeführt. Die Nachfolgereihe 210 wurde im Mai 1995 vorgestellt.

Inhaltsverzeichnis

Modellgeschichte

[Entwicklung](#)

[Vorstellung](#)

[Modellvarianten](#)

[Limousine \(W 124\)](#)

[T-Modell \(S 124\)](#)

[Coupé \(C 124\)](#)

[Cabriolet \(A 124\)](#)

[Galerie](#)

[Technik und Modellpflege](#)

[Erste Modellpflege](#)

[Neue Vierventil-Motorentypen und](#)

[Umbenennung zur E-Klasse](#)

[Einführung der Wasserlacke](#)

[Ausstattungsvarianten](#)

[Produktionsende](#)

Technische Daten

[Saubere Turbodiesel](#)

[Initiative Diesel '89](#)

Produktionszahlen

Besonderheiten

Gegenwärtige Situation

Literatur

Weblinks

Einzelnachweise

Mercedes-Benz



300 E (1984–1989)

Baureihe 124

Verkaufsbezeichnung:	200–500 E (1984–1993), <u>E-Klasse</u> (1993–1997)
Produktionszeitraum:	11/1984– 07/1997
Klasse:	Obere <u>Mittelklasse</u>
Karosserieversionen:	<u>Limousine</u> , <u>Kombi</u> , <u>Coupé</u> , <u>Cabriolet</u> , <u>Langversion</u>
Motoren:	<u>Ottomotoren</u> : 2,0–6,0 Liter (77–280 kW) <u>Dieselmotoren</u> : 2,0–3,0 Liter (53–108 kW)
Länge:	4655–5540 mm
Breite:	1740 mm
Höhe:	1425 mm
Radstand:	2715–2799 mm
Leergewicht:	1260–1710 kg
Vorgängermodell	<u>Mercedes-Benz</u> <u>Baureihe 123</u>
Nachfolgemodell	<u>Mercedes-Benz</u> <u>Baureihe 210</u>

Modellgeschichte

Entwicklung

Die Entwicklung des W 124 begann im Herbst 1976 unter der Leitung von Hans Scherenberg. Im Juli 1977 startete das W 124-Programm offiziell, und die Forschung und Entwicklung nahm ihre Arbeit unter dem neu ernannten Entwicklungschef Werner Breitschwerdt auf. Im April 1978 wurde beschlossen, sich bei der Entwicklung am Mercedes-Benz W 201 zu orientieren. Bis April 1979 wurde das Lastenheft abgeschlossen, in dem die Basisparameter des Projekts festgelegt wurden. Im Winter 1980 wurde das endgültige Exterieurdesign für das W 124-Programm fertiggelegt und schließlich Anfang 1981 vom Vorstand genehmigt. Mitte 1982 wurden die ersten Prototypen fertiggestellt. Im März 1984 begann die Fertigung der Pilotproduktion und die Entwicklung der Limousine wurde abgeschlossen.

Vorstellung

Im November 1984 präsentierte Daimler-Benz die neue Limousine der oberen Mittelklasse als Nachfolger der Baureihe W 123, zunächst unter der Bezeichnung „Mittlere Mercedes-Klasse“. Für die Baureihe 124 wurden Elemente des W 201 übernommen, sie blieb dabei aber eigenständig in der Technik und im Design. Parallelen zur Kompaktklasse bestanden zum Beispiel in der Verwendung hochfester Stahlbleche sowie anderer Gewicht sparender Materialien. Trotz des Leichtbaus wurde die Fahrzeugsicherheit verbessert. Als Messlatte dafür dienten der W 201 und die S-Klasse der Baureihe 126.



Heckansicht (Limousine)

Der Fahrgastraum der Baureihe 124 zeichnete sich durch hohe Seitenaufprall- und Überschlagfestigkeit aus und war mit ausgeklügelten Deformationszonen im Bug und im Heck versehen. Das Kriterium des asymmetrischen Frontalaufpralls mit 40 Prozent Überdeckung und 55 km/h wurde jetzt auch von den Limousinen der mittleren Baureihe erfüllt. Außerdem wurden mögliche Kontaktzonen zum Schutz von Fußgängern und Zweiradfahrern stoßnachgiebig konzipiert.

Zunächst wurden die Versionen mit Ottomotoren 200, 230 E (4-Zylinder) und 260 E, 300 E (6-Zylinder) und die Dieselmanifesten 200 D, 250 D und 300 D (4-, 5-, 6-Zylinder) angeboten. Außerdem gab es den 200 E für den Export nach Italien. Im September 1985 kam dann auch die Kombivariante, das T-Modell, auf den Markt. Im März 1987 folgte das Coupé und im September 1991 das viersitzige Cabriolet. Im Jahr 1990 wurde der 500 E mit dem V8-Motor aus dem 500 SL vorgestellt. 1992 folgte der technisch weitgehend identische 400 E, der den V8 mit 4,2 Litern Hubraum aus dem 400 SE erhielt. Ab 1993 trug die Baureihe 124 als erstes Mercedes-Modell den Namen E-Klasse.

Sonderfahrzeuge mit längerem Radstand und bis zu sechs Türen sowie Kranken- und Bestattungswagenbauten komplettieren das Angebot, wobei letztere von externen Firmen (z. B. Miesen, Binz, Rappold, Pollmann, Stolle, Welsch) auf Basis der Chassis mit kurzem (F 124) oder langem Radstand (VF 124) gebaut wurden.

Modellvarianten

Im Laufe der Bauzeit gab es die Baureihe 124 in vielen Motorvarianten und Ausstattungen. Die Motorisierung reichte vom 200 D (Diesel) bis zum 500 E (Ottomotor). Es folgt eine Übersicht aller serienmäßigen Varianten:

Limousine (W 124)

Die Limousine war das meistverkaufte Modell der Baureihe 124. Sie wurde im Dezember 1984 vorgestellt und bis August 1995 produziert. Es gab sie in zahlreichen Motorvarianten und auch mit verschiedenen Aufbauten. Der schwächste Motor war der 200 D mit 53 kW, stärkster der 500 E/E 500 mit 240 kW. Einstiegspreis für die Baureihe waren zu Beginn 32.604,00 DM Grundpreis für den 200 D, zum Ende waren es für die schwächste E-Klasse mindestens 49.335,00 DM.

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt/Main im September 1987 folgten zwei neue Limousinen, die Typen 300 D Turbo und 300 D Turbo 4MATIC. Beide hatten das Turbodiesel-Aggregat, das bereits zwei Jahre zuvor in den entsprechenden T-Modellen präsentiert worden war. Eine Weltneuheit stellte dabei nur die 4MATIC-Version dar, der konventionell angetriebene 300 D Turbo gehörte seit April 1986 zum Verkaufsprogramm der amerikanischen Vertriebsgesellschaft MBNA (Mercedes-Benz North America). Die Turbodiesel unterschieden sich äußerlich von den anderen Typen der Baureihe durch fünf zusätzliche Luftansaugkiemen im rechten Vorderkotflügel.

Zwei weitere Modelle folgten im September 1988 auf dem Auto-Salon Paris. Der 200 E mit dem bewährten Zweiliter-Einspritzmotor des 190 E war allerdings keine echte Premiere, denn dieser Typ wurde bereits seit Jahren für den italienischen Markt produziert. Der 250 D Turbo dagegen war durch einen Griff in den Motoren-Baukasten neu entstanden. Er entsprach prinzipiell dem 250 D, wurde jedoch von einer modifizierten Version des aufgeladenen 2,5-Liter-Dieselmotors angetrieben, der bereits in der Kompaktklasse verwendet wurde.

Die Achtzylindermodelle

Im Angebot der W 124-Limousinen nahm der 500 E, der 1990 ebenfalls in Paris vorgestellt wurde, von Anfang an eine Sonderstellung ein. Er wurde in Kooperation mit Porsche entwickelt, wo die notwendigen Umkonstruktionen für die Aufnahme des 5l-V8-Motors aus dem SL (M 119 E 50) vorgenommen wurden, und im Porsche-Werk 1 in Stuttgart-Zuffenhausen teilmontiert. Der Hauptgrund dafür war ein Problem der Fertigungsstraße für den W 124 in Sindelfingen: Die gegenüber den anderen W 124-Modellen 5,6 cm breitere Karosserie des 500 E passte an drei Stellen nicht hindurch. So einigte man sich mit Porsche, auch die Montage in Zuffenhausen durchzuführen. Dazu lieferte Daimler-Benz die meisten Teile für die Karosserie an Porsche, wo sie unter Verwendung weiterer Teile von Zulieferern sowie Teilen, die Porsche selbst herstellte, montiert wurden. Porsche stellte z. B. die Vorderkotflügel her, die aus Serienkotflügeln entstanden, in die die Verbreiterungen eingeschweißt wurden. Die komplettierte Karosserie wurde anschließend per LKW nach Sindelfingen geschickt und dort lackiert. Die Endmontage und Motorbestückung fand wieder in Zuffenhausen statt. Schließlich wurden die fertigen Fahrzeuge zur Endkontrolle und Abnahme erneut nach Sindelfingen transportiert. Die Herstellung eines 500 E dauerte 18 Tage.^[1] Mit der Modellpflege 2 wurde der 500 E in E 500 umbenannt.



200 D mit einer Laufleistung von knapp 1,9 Millionen Kilometern



500 E (1993)

Dieses für beide Seiten vorteilhafte Arrangement, mit dem Mercedes-Chef Werner Niefer sein Fertigungsproblem löste und gleichzeitig die Porsche AG unterstützte, kam auf Vermittlung des damaligen Ministerpräsidenten Baden-Württembergs Lothar Späth zustande. Die Montage des exklusiven 500 E bescherte dem Zuffenhausener Sportwagenbauer, der zu dieser Zeit in einer Absatzkrise steckte und finanzielle Probleme hatte, eine bessere Auslastung seiner durch die Krise zu gering ausgelasteten Fertigungskapazitäten.



Heckansicht

Eine weniger herausragende Stellung nahm der mit 4,2 Litern Hubraum motorisierte 400 E ein, der Anfang 1992 debütierte und mit der Modellpflege 2 in E 420 umbenannt wurde. Da er den V8-Motor M 119 E 42 besaß, der in den Außenabmessungen dem stärkeren M119 E 50 des 500 E/E 500 entsprach, mussten an der Karosserie des 400 E/E 420, die ebenfalls von Porsche entwickelt wurde, dieselben Veränderungen vorgenommen werden, um den Motor zu implantieren. Auch Antriebsstrang, Fahrwerk und Bremsen waren bis auf Details in gleicher Weise modifiziert. Im Gegensatz zum 500 E/E 500 erhielt er jedoch keine Kotflügelverbreiterungen und geänderte Scheinwerferkonfiguration, die diesen optisch vom Rest der W 124-Familie absetzte. Äußerlich unterschied sich der 400 E/E 420 bis auf das Typenschild daher nicht von den Sechszylindermodellen.

War der 500 E explizit als Sportlimousine konzipiert, kam der 400 E als komfortable und schnelle Reiselimousine. Entworfen war er ursprünglich für den amerikanischen und japanischen Markt, wo die V8-Modelle von Lexus und Infiniti vorgestellt worden waren, Mercedes-Benz dort in dieser Zeit fast ein Viertel seines Umsatzes verloren hatte^[2] und dringend eine Antwort darauf suchte. Ende 1992 kam der 400 E dann auch auf den deutschen Markt und entwickelte sich hier zu einer ernsthaften hauseigenen Konkurrenz zum 400 SE/S 420 der Baureihe W 140, der denselben Motor besaß, jedoch größer und deutlich schwerer war. Obendrein stand der W 140 zu dieser Zeit in der sozialen und ökologischen Kritik.^[3] Obwohl er dieselbe Rohkarosserie wie der 500 E/E 500 besaß, wurde der 400 E/E 420 in Sindelfingen montiert, da er nicht die ausgestellten Kotflügel seines großen Bruders erhielt. So passte er durch die Fertigungsstraße.

Beide Achtzylindermodelle der Serie boten sehr gute Fahrleistungen und waren elektronisch auf 250 km/h abgeregelt. Neben dem unterschiedlichen maximalen Drehmoment sorgte auch das unterschiedlich übersetzte Differential dafür, dass der 400 E/E 420 weniger stark beschleunigte als der sportliche 500 E/E 500 und sich beim Sprint von 0 auf 100 km/h 1,1 Sekunden länger Zeit ließ. Ein interessantes technisches Detail stellt der Umstand dar, dass der 400 E/E 420 rechnerisch eine höhere Endgeschwindigkeit erreichen konnte als der 500 E/E 500. Bei der elektronisch abgeregelt Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h war der Fünfliter-Benz fast bei seiner Drehzahlgrenze angelangt, während sein kleiner Bruder aufgrund der längeren Übersetzung des Differentials noch mehr Spielraum hatte. Die Fahrleistungen der normalen Achtzylindermodelle wurden durch den E 60 AMG mit 280 kW nochmals übertroffen, der genau wie jene nur als Limousine erhältlich war. Er wurde als Tuningversion des E 500 über die Mercedes-Benz-Händler angeboten. Ein serienmäßig vom Band gelaufener 500er wurde dabei von AMG umgerüstet und bekam neben der größeren Maschine, die auch im SL eingebaut wurde, Modifikationen am Fahrwerk, um der Mehrleistung gerecht zu werden. Es wurden lediglich 147 (oder 148) Exemplare der 6-Liter-Version gebaut.

Im Gegensatz zu den anderen Mitgliedern der W 124-Familie waren die Steuergeräte des Motor- und Antriebsmanagements der Achtzylindermodelle mittels CAN-Bus vernetzt.^[4]

Technisch bildeten sie eine von den übrigen Vertretern des Baumusters stark abweichende Unterbaureihe mit weitreichender Verwandtschaft zum R 129 und W 140, die in der Typennomenklatur des Herstellers jedoch keine explizite Erwähnung fand: Sie firmierten dort

weiterhin als W 124.

Der 500 E kostete 1991 mindestens 134.520,00 DM, 1994 waren es 145.590,00 Mark für den E 500. Den E 60 AMG gab es ab 179.860,00 DM. Mit 92.340,00 Mark war der bereits serienmäßig reichhaltig ausgestattete 400 E bei seinem Debüt 1992 vergleichsweise sehr günstig, insbesondere da er technisch seinen stärkeren Brüdern glich.

T-Modell (S 124)

Der Kombi der Baureihe 124 trägt bei Mercedes traditionell die Verkaufsbezeichnung *T-Modell* (T = Touristik & Transport), als Typenbuchstaben bekam er jedoch das S vorangestellt, also S 124. Er wurde im September 1985 auf der IAA präsentiert. Der Kombi war serienmäßig mit Teppichboden im Kofferraum ausgeschlagen, und auch mit Leder ließ sich das Interieur aufwerten. Außerdem gab es erstmals eine elektrisch schließende Kofferraumklappe, die sogenannte Zuziehhilfe.



T-Modell (1989–1993)

Diese zweite Generation des sportlichen Kombis von Mercedes-Benz entsprach technisch und stilistisch weitgehend den Limousinen: Abgesehen von der abweichenden Heckgestaltung und den daraus resultierenden Änderungen gab es keine Unterschiede zur Limousine. Auch Aggregate, Bremsanlage und Fahrwerk waren lediglich der höheren Nutzlast angepasst, sonst aber nahezu unverändert von den Limousinen übernommen. Die T-Modelle besaßen eine Raumlener-Hinterachse, serienmäßig mit hydropneumatischer Niveauregulierung kombiniert, sowie eine Dämpferbein-Vorderachse. Auch der in den Limousinen erreichte Sicherheitsstandard wurde für die T-Modelle weitestgehend übernommen. Insbesondere in die Entwicklung des hinteren Karosserieüberhangs, eines bei Vollheck-Limousinen besonders kritischen Bereichs, flossen dabei Erkenntnisse der Sicherheitsforschung ein. Ein Beispiel dafür war der Kraftstofftank, bei den T-Modellen konstruktionsbedingt unter dem Fahrzeugboden aufgehängt. Er erhielt eine spezielle Form mit schrägen Anlaufflächen auf der Tankoberseite und dem Fahrzeugboden. Das gewährleistete, dass der Tank bei einem Heckaufprall mit Längsverformung nach unten weggedrückt und dabei von Fangseilen gehalten wurde, ohne auf die Fahrbahn aufzuschlagen.

Die enge Verwandtschaft zwischen Limousine und T-Modell zeigte sich auch in der Motorisierung: Die ursprüngliche Modellpalette umfasste acht Typen, deren Motoren mit einer Ausnahme auch bei den Limousinen zum Einsatz kamen: Den 105 kW (143 PS) starken Dreiliter-Sechszylinder-Turbodiesel OM 603 D 30 A des 300 TD Turbodiesel entwickelten die Mercedes-Benz-Ingenieure aus dem Saugmotor der Limousine. In abgewandelter Form kam der aufgeladene Selbstzünder auch im S-Klasse-Exportmodell 300 SDL zum Einsatz. Umgekehrt fehlten aus dem Motorenangebot der Limousinen der 2,6-Liter-Ottomotor und der Dreiliter-Saugdiesel beim Debüt des T-Modells.

Wie in der Mittelklasse-Baureihe von Mercedes-Benz seit Jahrzehnten üblich, waren auch von der Typenreihe 124 Fahrgestelle mit Teilkarosserie lieferbar, die von Aufbauherstellern im In- und Ausland zu Krankenwagen, Kombiwagen oder anderen Sonderausführungen ausgebaut wurden. Ein Novum ist, dass diese Fahrgestelle nun erstmals vom T-Modell stammten und zusammen mit diesem auch in Bremen gefertigt wurden. Neben der Variante mit normalem Radstand, von der die Typen 250 D und 230 E verfügbar waren, gab es zusätzlich auch wieder eine verlängerte Ausführung, die als 250 D, 230 E und 260 E angeboten wurde. Krankenwagen-Aufbauten auf diesen Fahrgestellen entstanden vornehmlich bei Binz in Lorch, Miesen in Bonn und Visser in Leeuwarden/Niederlande. Zu den bekanntesten Herstellern von Bestattungswagen auf 124er-Basis gehörten die Karosseriebau-Unternehmen Pollmann in Bremen, Rappold in Wülfrath, Stolle in Hannover und Welsch in Mayen.

Der S 124 trug bis 1993 den Zusatz *TE* bzw. *TD* nach der vom Hubraum abgeleiteten Modellbezeichnung. *TE* steht dabei für **T**-Modell und **E**inspritzer. *TD* steht für **T**-Modell und **D**iesel anstatt, wie häufig angenommen, für *Turbodiesel*. Die Turbodiesel wurden als *TD Turbo* bezeichnet. Ab 1993 wurde das *T* zur Unterscheidung an die Modellbezeichnung angehängt, tauchte jedoch am Fahrzeug selbst nicht mehr auf.

Coupé (C 124)

Im März 1987 erweiterte Mercedes-Benz erneut das Typenprogramm der Baureihe. Zunächst debütierten auf dem Genfer Auto-Salon zwei Coupé-Typen, die als dritte Karosserievariante das Angebot vervollständigten. Es bestand eine enge Verwandtschaft zur Limousine. Allerdings wurde die Bodengruppe des Viertürers so verändert, dass das Coupé einen 8,5 Zentimeter kürzeren Radstand aufwies. Das unterstrich den sportlichen Charakter des Zweitürers und machte ihn zu einer konstruktiv und formal eigenständigen Karosserievariante. Es trug von Anfang an die breiten Seitenplanken, bevor diese bei den übrigen Karosserieversionen eingeführt wurden, jedoch einheitlich in zwei verschiedenen Grautönen (hellgrau passend zu Silber, dunkelgrau zu Anthrazit; sonst wurde sie zumeist kontrastierend eingesetzt, zum Beispiel Schwarz mit hellgrauer Planke oder Weiß mit dunkelgrau).

Erst ab der ersten Modellpflege (MoPf 1) ab September 1989 gab es die Seitenbeplankung dann angepasst an die jeweilige Karosseriefarbe bei allen Modellen. Die Gemeinsamkeiten mit der Limousine beschränkten sich auf den Vorbau und die Heckleuchten. Der in den Limousinen der Baureihe erreichte Sicherheitsstandard wurde für die Coupé-Modelle übernommen. B-Säulen wurden dabei durch verstärkte A-Säulen, Seitenschweller und Türen sowie einen besonders hohen Anteil an hochfesten Stahlblechen kompensiert. Die ohne B-Säule gefertigten Fahrzeuge hatten keine Scheibenrahmen, sodass man die Seitenscheiben rahmenlos komplett absenken konnte. Darüber hinaus wurde wegen der fehlenden Anbringungsmöglichkeit an der nicht vorhandenen B-Säule der Gurtbringer des C 126 übernommen.

Neue Wege ging man beim Dachabschluss: Die Innenverkleidung des Daches wurde ein Stück unter die Heckscheibe gezogen, was der Sicherheit und dem Komfort der Fondpassagiere zugutekam: Im Gefahrenfall befanden sich weder Blech- noch Scheibenkante im Kopfbereich. Und da das Dach trotz der Coupéform erst weit hinten schräg abfiel, standen den Fondpassagieren mehr Kopffreiheit zur Verfügung als man von einem Coupé gewohnt war. Optisch kaschiert wurde der Überlappungsbereich durch ein dunkles Raster auf der Scheibe.

Das Coupé gab es in fünf Varianten, als E 200, 220 CE/E 220, 230 CE, 300 CE, und als 300 CE-24 bzw. 320 CE und E 320. Zusätzlich gab es noch die AMG-Versionen (E 36 AMG). Außerdem war auch das Sportline-Paket erhältlich.

Cabriolet (A 124)

Das 300 CE-24 Cabriolet, eine weitere Karosserievariante der Baureihe 124, wurde im September 1991 auf der IAA vorgestellt. Die Entwicklung des Cabrios erfolgte auf Grundlage des Coupés. Um die Verwindungssteifigkeit gewährleisten zu können, wurden etwa 1.000 Teile überarbeitet oder neu konstruiert. Teilweise mussten tragende Bleche aus höherwertigem Material gefertigt werden.



320 CE (1992–1993)



E 220 Coupé (1993–1996)

Das Cabriolet wurde ab Ende 1991 in Deutschland (und anderen kontinentaleuropäischen Staaten) zunächst ausschließlich mit dem in anderen Modellen bereits auslaufenden 3-Liter-Viertventilmotor als *300 CE-24* angeboten. In Nordamerika, Japan und auf den Britischen Inseln kam das Cabrio jedoch im Oktober 1992 ausschließlich mit dem neuen 3,2-Liter-Triebwerk als *320 CE* (in Japan sowie als Rechtslenker in Großbritannien und Irland) bzw. *300 CE* (in den USA und Kanada) auf den Markt. Alle drei Varianten wurden nur bis zur MoPf 2 im Jahre 1993 gebaut und sind am Chromgrill zu erkennen.



300 CE-24 Cabriolet (1991–1993)

Mit der MoPf 2 wurden die vorgenannten Sechszylindermodelle weltweit durch den E 320 abgelöst, während das Cabriolet nun (mit Ausnahme Nordamerikas und Japans) erstmals auch mit Vierzylindermotoren erhältlich war, nämlich als E 200 in Südeuropa (ab 1994 auch in Deutschland angeboten) und E 220 in den übrigen Staaten.



A 124 (1993–1997)

Das E-Klasse Cabrio wurde von Oktober 1996 bis Juli 1997 auch als Sondermodell *Final Edition* (Code 907) ausgeliefert, welches sich in der Standardversion durch schwarz-braunes Wurzelholz auszeichnete. Als Sonderausstattung waren (wie zuvor schon im Modell E 500) schiefergraue Holzeinlagen aus entsprechend gebeiztem Vogelaugenahorn (statt des in allen anderen E-Klasse-Cabrios verwendeten rot-braunen Wurzelholzes) wählbar. Die Cabrios gab es nur mit schwarzer Lederausstattung (statt der ansonsten bis zuletzt auch wählbaren anderen Lederfarben beige bzw. *Champignon*, braun bzw. *Brasil*, grau oder blau). Des Weiteren waren eine manuelle Klimaanlage, Tieferlegung und AMG-Leichtmetallfelgen im Paket enthalten.^[5] Das Sondermodell war insoweit weniger individuell, aber dafür (zum Grundpreis von 79.925,00 DM für den E 200, 88.435,00 DM für den E 220 und 114.770,00 DM für den E 320) günstiger als die bis zuletzt ebenfalls lieferbaren Fahrzeuge mit selbst zusammengestellten Farben und vergleichbaren Extras.^[6] Insgesamt verließen 1390 Cabrios als *Final Edition* das Werk, davon 570 E 200, 654 E 220, und 166 E 320.^[7]

Der außerhalb Nordamerikas angebotene und in 68 Exemplaren (davon 14 als Rechtslenker für Großbritannien) entstandene E 36 AMG war das AMG-Modell auf Basis des E 320, jedoch mit einem AMG-Motor-Tuning aufgewertet, nachdem bereits das Vorgängermodell über das Daimler-Benz-Vertriebsnetz als *300 CE-24 3.4 AMG* geordert werden konnte. Am 4. Juli 1997 endete die Produktion des E-Klasse-Cabriolets. Der Export nach Übersee war bereits 1995 eingestellt worden.

Bei den 33.968 hergestellten Cabrios handelte es sich um

Modell	Stückzahl
E 200 Cabriolet	6922
E 220 Cabriolet	8458
300 CE-24 (incl. 3.4 AMG) Cabriolet	6359
300 CE (mit 3,2-Liter-Motor) Cabriolet	766
E 320 (incl. 320 CE und E 36 AMG) Cabriolet	11.463

Exportiert wurden 15.247 Cabrios, wovon allein 6.140 Sechszylindermodelle in die USA und 1.360 Rechtslenker nach Großbritannien (und weitere 310 nach Australien) gingen. Bei den nach Japan exportierten Modellen handelte es sich, obwohl dort Linksverkehr herrscht, ausschließlich um

Linkslenker. Auf der IAA 1997 wurde das CLK-Cabrio auf Basis der kleineren C-Klasse als Nachfolger vorgestellt.

Galerie



W 124 (1989–1993)



Heckansicht



S 124 (1989–1993)



Heckansicht



C 124 (1989–1993)



300 CE-24 3.4 AMG (1990–1993)



W 124 (1993–1995)



Heckansicht



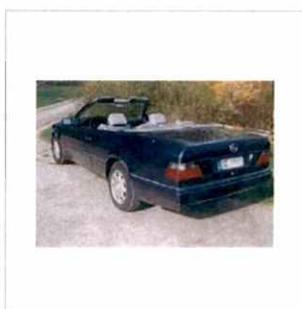
S 124 (1993–1996)



Heckansicht



C 124 (1993–1996)



300 CE-24 Cabriolet (1991–1993)



E 220 Cabriolet (1993–1997)



Bei Binz gefertigte 6-türige Langversion



Beispiel für Sonderaufbauten: ein Krankenwagen

Technik und Modellpflege

Die Gestaltung der Baureihe 124 zeigte eine Familienähnlichkeit zur Kompaktklasse W 201, wies aber auch eigenständige Form-Elemente auf, die hier erstmals verwendet wurden und sachlich-funktionale Hintergründe hatten. Für diese Formgebung zeichneten Bruno Sacco, Joseph Gallitzendörfer und Peter Pfeiffer verantwortlich. Das charakteristische Heck zum Beispiel, das sich nach hinten verjüngt und an den seitlichen Oberkanten stark abgerundet war, wirkte sich günstig auf den Luftwiderstand aus und ging auf Versuche im Windkanal zurück. Diese aerodynamischen Optimierungen führten zu einem Luftwiderstandsbeiwert (c_w -Wert), der bei der Markteinführung 1984 je nach Typ 0,29 bis 0,30 betrug (spätere Versionen erreichten bis zu 0,26). Der W 124 unterbot damit den Audi 100 von 1982 mit einem c_w -Wert von 0,30. Außerdem war der W 124 80 bis 135 kg leichter als der Vorgänger W 123. Dies und der niedrigere Luftwiderstand ergaben bessere Fahrleistungen und einen geringeren Kraftstoffverbrauch.

Zwei weitere typische Designmerkmale waren der trapezförmige, weit heruntergezogene Kofferraumdeckel und die schrägen Innenkanten der fast quadratisch geformten Rückleuchten. Das ermöglichte eine besonders tief liegende Ladekante für den großen Kofferraum.

Die Zeit der großen Unterschiede zwischen starken Sechszylindermodellen und Vierzylindervarianten mit moderater Leistung war 1984 vorbei. Das wurde durch die Ausstattung des W 124 verdeutlicht: Äußerlich waren alle Modelle der Baureihe nahezu gleich. Unterschiede gab es nur im Endschalldämpfer, der bei den Sechszylindertypen zweiflutig war, und in der Bugschürze, die beim 300 D und den Fahrzeugen mit Klimaanlage lamellenartige Lufteinlassschlitze zeigte.

Das Fahrwerk stimmt im Wesentlichen mit dem des W 201 überein, mit einer Dämpferbeinachse vorn und Raumlenkerachse hinten. Das Hinterachsgetriebe wurde allerdings nicht direkt mit dem Hinterachsträger verschraubt, sondern über Gummilager befestigt, um Geräusche besser zu dämmen. Das Fahrwerk zeichnet sich durch weitgehend neutrales Verhalten und gute Beherrschbarkeit im Grenzbereich aus.

Die Unterseite des Motorraums war verkleidet, und die Dieselmotoren erhielten, wie bereits der 190 D, eine Vollkapselung des Motorraums. Die Kühlluft trat durch den Kühler in den Motorraum ein und über thermostatgesteuerte Klappen wieder aus. Die Fahrzeuge waren dadurch leise.

Besondere Sicherheitseinrichtungen schützten Passagiere und Fahrer. Wie bei Mercedes üblich, flossen während der Bauzeit immer wieder Neuerungen in die Serie ein. Ab 1988 war das ABS^[8] und ab 1992 der Fahrerairbag Serie, später auch der Beifahrerairbag. Der längenvariable Einarmwischer, der 86 % der Scheibe wischt, und die Raumlenkerhinterachse sind weitere Neuerungen auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit (die allerdings der 1982 erschienene W 201 erstmals hatte). Der Wagen erhielt kurz nach der Modellpflege 1993 (*MoPf 2*) eine Schließanlage mit Infrarotsteuerung zum Schließen der Fenster und des Schiebedaches, was bis dahin auch über längeres Halten des Schlüssels beim Zuschließen schon möglich war.

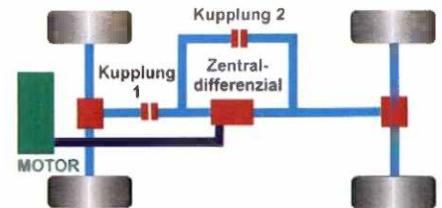


250 D Turbo (amerikanische Version) mit den typischen Lufteinlassschlitzen im rechten Kotflügel



Der beifahrerseitige Airbag „kostete“ das Handschuhfach.

Ab September 1985 wurden für alle ottomotorgetriebenen Modelle der Baureihe, ausgenommen den vergaserbestückten Typ 200, auf Wunsch eine geregelte Abgasreinigungsanlage mit Drei-Wege-Katalysator zur Verfügung gestellt. Alternativ war die sogenannte „RUF-Version“ erhältlich, bei der das Fahrzeug ohne Katalysator und Lambdasonde, aber mit dem multifunktionalen Gemischaufbereitungs- und Zündsystem (MF-System) ausgeliefert wurde. Somit war die Nachrüstung mit regeltem Katalysator jederzeit möglich. Von September 1986 an war auch das Vergasermotell mit Abgasreinigungsanlage erhältlich. Somit gehörte zu diesem Zeitpunkt der geregelte Katalysator bei allen Mercedes-Benz Pkw-Modellen mit Otto-Motor zur Serienausstattung. Gegen Aufpreis lieferbare Neuerungen waren auch das automatische Sperrdifferential (ASD) und der Allradantrieb 4MATIC.



Schematischer Aufbau des 4MATIC Allradsystems

Zu Beginn beklagten insbesondere Taxifahrer bei den Dieselsonversionen mit Handschaltung Qualitätsmängel (den „Bonanza-Effekt“, ein Aufschaukeln beim Schalten), die alle bis 1989 behoben wurden. Nach wie vor blieb das Automatikgetriebe die komfortablere Version, welches – ebenso wie ein Sport-Schaltgetriebe – Sonderausstattung bei den meisten Motorvarianten war. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern W 123 und /8 war der W 124 nicht mehr mit Lenkstockschtaltung (Schalthebel an der Lenksäule) lieferbar.

Erste Modellpflege

Im September 1989 zeigte Mercedes-Benz auf der Frankfurter IAA im Rahmen der ersten Modellpflege, im „Argot“ der Mercedes-Verkaufsorganisation „MoPf 1“ genannt, ein überarbeitetes Modellprogramm der mittleren Klasse.

Im Vordergrund der Überarbeitung standen die stilistische Modifikationen der Karosserie und die Neugestaltung des Innenraums. Auffälligstes Erkennungsmerkmal der modellgepflegten Typen waren die seitlichen Flankenschutz-Leisten mit integrierten Längsschweller-Verkleidungen, die in ähnlicher Form zweieinhalb Jahre zuvor schon die Coupé-Modelle erhalten hatten („Sacco-Bretter“). An ihrer Oberkante waren nun schmale Zierleisten aus poliertem rostfreiem Stahl angebracht, die sich auf der Oberseite von Bug- und Heckschürze fortsetzten und den vielfach vermissten Chromglanz nach langer Enthaltbarkeit in dezenter Form zurückbrachten. Dazu kamen verchromte Zierstäbe an den Türgriffen und geänderte Radzierblenden, bei denen der Mercedes-Stern und ein schmaler Zierring am Umfang ebenfalls verchromt war. Eine weitere Neuerung waren die in Wagenfarbe lackierten Außenspiegelgehäuse. Zum weiteren Ausstattungsumfang gehörten außer straffer abgestimmten Federn und Stoßdämpfern eine modifizierte Innenausstattung mit Lederlenkrad und -schalthebel sowie vorn und hinten verbesserten Einzelsitzen mit zahlreichen Detailverbesserungen. Außerdem wurden die Türverkleidungen mit Holzeinfassungen versehen.



250 D (1989–1993)



Heckansicht

Für alle Typen der Baureihe 124 mit Ausnahme der 4MATIC-Varianten standen von September an das bereits von den Kompaktklasse-Modellen bekannte Sportline-Paket als Sonderausstattung zur Verfügung. Äußere Merkmale waren das Sportfahrwerk mit Breitreifen der Dimension 205/60 R 15 auf Leichtmetall- oder Stahlfelgen 7 J × 15 und eine deutlich tiefergelegte Karosserie.

Das überarbeitete Typenprogramm der Baureihe 124 bot auch fünf neue Modelle. So gab es für Limousine, Coupé und T-Modell nun einen Dreiliter-Sechszylindermotor mit Vierventiltechnik. Das Aggregat stammte aus dem Sportwagen 300 SL-24. Bei den Typen 300 E-24, 300 CE-24 und 300 TE-24 konnte aufgrund der abweichenden Einbauverhältnisse aber nicht der gleiche Katalysator-Querschnitt wie im SL verwendet werden. Deshalb fiel die Nennleistung von 162 kW (220 PS) um 8,1 kW (11 PS) niedriger aus als im Sportwagen (170 kW/231 PS).

Als vierte Karosserievariante der mittleren Klasse stellte Mercedes auf der IAA eine Limousine mit verlängertem Radstand vor. Die Serienproduktion dieser Langlimousinen begann im Mai 1990.

Sie trug die Bezeichnung V 124. Damit gab es nach vierjähriger Unterbrechung wieder eine Langversion im Verkaufsprogramm. Entwickelt wurde der lange Aufbau in enger Zusammenarbeit mit der Firma Binz in Lorch, die dann auch in der Serienfertigung die Rohbaurbeiten durchführte. Der Radstand wuchs um 80 Zentimeter auf 3,60 Meter, auch die Gesamtlänge legte um das gleiche Maß zu. Im Gegensatz zu ihren Vorgängermodellen präsentierten sich die Typen 250 D lang und 260 E lang mit sechs Türen und einer vollwertigen mittleren Sitzbank, die hinsichtlich Sitztiefe und Lehnenhöhe der Fondsitzreihe nahezu gleichkam. 1992 wurde der 260 E lang durch den 280 E lang ersetzt.

Auch sogenannte „Stretcher“ wie Boonacker (NL) oder Haarlem b.V. (NL) boten den W124 mit auf 3,86 m (statt 2,80 m) verlängertem Radstand bis 1996 an. Dabei wurde die mittlere Türe um denselben Betrag breiter, was etwas mehr Ästhetik im Design und Komfort in der mittleren Sitzreihe bot als im Original. Ungewöhnliche Motorvarianten wie der 200 D oder der 300 TD fanden hier Einzug.

Neue Vierventil-Motorentypen und Umbenennung zur E-Klasse

Eine neue Motorengeneration Benziner (Typen 200, 220, 280, 320) wurde als Vierventiler zunächst ab September 1992 eingebaut, sodass es eine circa halbjährige Übergangsphase bei der Modellpflege gab, die Modelle 200 E/TE, 220 E/TE/CE, 280 E/TE, 320 E/TE/CE, später E 220, E 220 T etc. Die Modelle 230 E, 260 E, 300 E und 300 E-24 entfielen. Die Leistung des 320er Vierventilers entsprach mit 220 PS dem Vormodell 300 E-24, jedoch mit verbessertem Drehmoment. Die eingesetzten Achtzylindermotoren der M 119-Familie (ab 1990) besaßen von Anfang an vier Ventile pro Brennraum.

Auch die Diesel wurden teilweise zu Vierventilern umkonstruiert: Das Basismodell, der Vierzylinder-Diesel 200 D blieb ein Zweiventiler-Motor, die 250er und 300er Saugerdieselmotoren (Fünf- und Sechszylinder) erhielten nun jedoch Vierventil-Zylinderköpfe und wiesen moderate Leistungssteigerungen aus. Nachteilig bei den Vierventiler-Dieseln wurde die komplexere Ansaugbrücke, die höheren Aufwand bei Arbeiten wie einem Glühkerzenwechsel erfordert. Der 250 Turbodiesel und der 300 Turbodiesel wurden wie der 200 D nicht verändert und blieben bis zum Modellwechsel Zweiventiler. Irritierend wurde die Nutzung der „Kiemen“, die zuvor im W 124 den 300er Turbomotor exklusiv zeigten: auch die Vierventiler-Sauger waren nun zur Verbesserung der Luftansaugung mit Kiemen versehen.



260 E Lang (1989–1993)



E 280 (1993–1995)



Heckansicht (1993–1995)

hingegen sind solch „karg“ ausgestatteten Exemplare selten zu finden.

Produktionsende

Mitte 1995 wurde in Deutschland die Fertigung der Limousine zugunsten des Nachfolgemodells W 210 eingestellt. Die Modelle E 220 und E 250 Diesel wurden jedoch ab 1995 im indischen Pune weiter gebaut. Die Produktion dort wurde 1998 nach 2465 Exemplaren eingestellt und ebenfalls auf das Nachfolgemodell der Baureihe 210 umgestellt.

Das T-Modell wurde in Bremen noch bis Juni 1996, die Coupés bis Ende 1996 und die Cabrios bei Karmann bis Juni 1997 produziert. Cabriolets und Coupés wurden fortan nicht mehr auf Basis der E-Klasse gebaut, sondern durch die Modelle der CLK-Klasse ersetzt, die auf der C-Klasse basieren.

Technische Daten

Zahlreiche Motoren der Baureihe 124 wurden neu entwickelt. Von Grund auf neu konstruiert waren zum Beispiel die Sechszylinder-Einspritzmotoren vom Typ M 103 mit 2.6 und 3.0 Liter Hubraum in den Typen 260 E (118 kW/160 PS) und 300 E (132 kW/180 PS). Zur neuen Dieselmotoren-Generation gehörten alle drei Motoren der Baureihe 124. Der OM 601 des Typ 200 D (53 kW/72 PS) arbeitete mit gleichen Leistungsdaten auch im Typ 190 D der Mittelklasse. Neu in der Baureihe 124 waren die Fünfzylinderversion OM 602 mit 2.5 Liter Hubraum im 250 D (66 kW/90 PS) und der 3.0-Liter-Sechszylinder OM 603 im 300 D (80 kW/109 PS). Die Vierzylindermotoren des Mercedes-Benz 200 (80 kW/109 PS) und des 230 E (100 kW/136 PS) stammten noch von der Vorgängerbaureihe 123 und gehörten zur Motorenfamilie M 102, der auch der Motor des 200 E (90 kW/122 PS) entstammt. Die leicht modifizierten Achtzylindermotoren des Typs M 119 wurden 1990 in der Fünflitervariante vom SL in den 500 E (240 kW/326 PS) und 1992 aus der S-Klasse in den 400 E (205 kW/279 PS), hier mit 4.2 Litern Hubraum, übernommen.

* Die Motorbezeichnung ist wie folgt verschlüsselt: M = Motor, OM = Oelmotor, Baureihe = 3 stellig, E = Saugrohreinspritzung, KE = Kanaleinspritzung, DE = Direkteinspritzung, ML = Kompressor, L = Ladeluftkühlung, A = Abgasturbolader, red. = reduzierte(r) Leistung/Hubraum, LS = Leistungssteigerung

Saubere Turbodiesel

Bei den ab September 1988 wirksamen Änderungen, die gleichzeitig auch beim Dreiliter-Turbodiesel erfolgten, stand eine Verringerung des Partikelaustoßes durch Verbesserung des Verbrennungsablaufs im Vordergrund. Erreicht wurde dieses Ziel mittels Verwendung einer neu konstruierten Vorkammer mit Schrägeinspritzung, die eine effizientere Verbrennung gewährleistete. Nebeneffekt der neuen Diesel-Technologie war eine Leistungssteigerung von 2,9 kW (4 PS) bei beiden Motoren. Das äußere Erscheinungsbild des 250 D Turbo entsprach hinsichtlich der zusätzlichen Lufteinlassöffnungen dem Schwestermodell mit Dreiliter-Maschine. Alle Typen der Baureihe erhielten im September 1988 eine erweiterte Serienausstattung, zu der nun auch das Antiblockiersystem ABS und ein beheizter rechter Außenspiegel gehörten. Die aus der S-Klasse übernommene Scheibenwaschanlage wurde bei dieser Gelegenheit mit einem beheizten Waschbehälter sowie beheizten Düsen und Schläuchen versehen.

Initiative Diesel '89

Im Rahmen der Initiative „Diesel '89 “ wurden im Februar 1989 auch die nicht aufgeladenen Diesel-Pkw mit überarbeiteten Motoren ausgerüstet: Sie erhielten ebenfalls die neuen Vorkammern mit Schrägeinspritzung. Auch bei den Saugmotoren wirkte sich die neue Diesel-

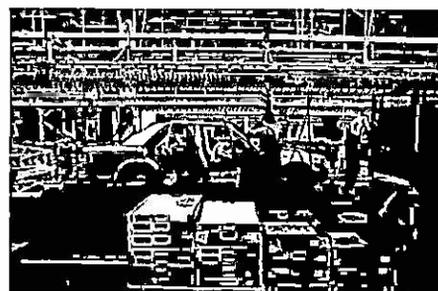
Technologie in einer Leistungssteigerung von 2,2 kW (3 PS) beim 200 D, beziehungsweise 2,9 kW (4 PS) bei 250 D und 300 D aus. Außerdem bekamen die Einspritzpumpen aller Dieselsaugmotoren eine Höhenkorrekturdose, um die Emissionen auch bei Höhenbetrieb niedrig zu halten. Die verbesserten Typen, deren Partikelemission um 40 Prozent sank, erfüllten auch ohne Rußfilter die strengen in den USA geltenden Partikelgrenzwerte und arbeiteten nahezu rauchfrei. Noch weiter reduziert wurden die Schadstoffemissionen mit Hilfe einer aufwendigen Abgasreinigungsanlage, bei der ein speziell für Dieselmotoren entwickelter Oxidationskatalysator mit einer sorgfältig abgestimmten Abgasrückführung kombiniert wurde. Dieses sehr effiziente System war von Oktober 1990 an für Diesel-Pkw mit Saugmotor, ein halbes Jahr später dann auch für die Typen mit Turbomotor als Sonderausstattung erhältlich.

Produktionszahlen

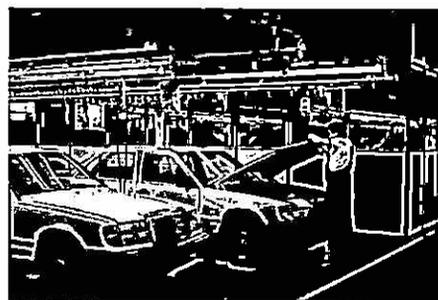
Die 124-Baureihe wurde in einer Stückzahl von insgesamt 2.583.470 Exemplaren produziert. Damit erreichte er beinahe die Gesamtzahl des Vorgängermodells. Die Baureihe 124 verkaufte sich weltweit sehr gut, aber es war mit dem BMW 5er spätestens seit 1988 ein gewichtiger Wettbewerber im Markt, der die Monopolstellung (die der W 123 noch genoss) aufweichte. Die Limousinen wurden in Sindelfingen produziert. Die T-Modelle wurden, wie schon der Vorgänger, in Bremen hergestellt. Das Topmodell, der 500 E bzw. später E 500, wurde von 1990 bis 1995 bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen endmontiert. Fertigungsaufträge für Cabrios wurden zeitweise an Karmann vergeben.

Von den verschiedenen Karosserievarianten wurden produziert:

Variante	Stückzahl
Limousine	2.058.777
Kombi	340.503
Coupé	141.498
Cabrio	33.968
Langversion	2.362
Grundfahrzeug für Sonderumbauten	6.426



Fertigungsstraße im Daimler-Benz-Werk in Untertürkheim



Anbau des Kühlergrills während der Endmontage

Besonderheiten

Im Zuge der immer weiter steigenden Preise für fossile Kraftstoffe haben die Zweiventil-Dieselmotoren des W 124 eine gewisse Berühmtheit dadurch erlangt, dass sie ohne weitere Umbauten mit reinem Pflanzenöl gefahren werden können.

Da die Vorkammerdieselmotoren OM 601 und OM 602 sowie OM 603 mit robusten Bosch-Reiheneinspritzpumpen ausgestattet sind, sind im Gegensatz zu den anderweitig oft verwendeten Verteilereinspritzpumpen keine Probleme bei der Verwendung von nicht spezifizierten Kraftstoffen, wie etwa Pflanzenöl, zu erwarten.

Durch die Konstruktionsweise der Reiheneinspritzpumpe hat die Viskosität des Kraftstoffs keinen Einfluss auf die Regelung des Spritzverstellers. Dadurch ist der gesamte Motor etwas weniger anfällig für Probleme im Kraftstoff-System (Luft, verstopfter Filter usw.). Auch die bei den Reihen-

Einspritzpumpen oft verwendete Kolbenvorförderpumpe ist meist weniger empfindlich als die in den Verteilereinspritzpumpen verwendete Flügelzellenpumpe, welche bei längerer Standzeit und vor allem auch Luft im System, verkleben und funktionslos werden kann.

Für die kalten Wintermonate empfiehlt es sich dennoch, einen zusätzlichen Wärmetauscher zur Kraftstofferwärmung einzubauen. Durch diese Maßnahme verbessert sich die Fließfähigkeit des bei niedrigen Temperaturen zähflüssigen Pflanzenöls.

Des Weiteren kann man durch verschiedene Einstellungen, wie zum Beispiel des Düsenöffnungsdrucks, des Förderbeginns und der Optimierung der Kraftstoffversorgung dem typischen „Pommesbudengeruch“ vorbeugen. Auch wird dadurch der Kaltstart mit Pflanzenöl verbessert sowie das Verhalten bei Vollast.

Gegenwärtige Situation

Die Baureihe 124 erfreut sich anhaltender Beliebtheit.^[12] Für die Qualität dieses Modells sprechen hohe Laufleistungen, insbesondere im Taxibetrieb, und die Anzahl der bis heute im Verkehr befindlichen Fahrzeuge. Gut erhaltene Modelle sind begehrt, wobei insbesondere die Preise für Coupés, Cabrios und die Kombis zu steigen beginnen.^{[13][14]} Die sehr selten gebauten Exemplare der Langversionen (6-Türer V 124) haben sich zur wahren Sammlerleidenschaft entwickelt. Hier werden inzwischen Preise über den ursprünglichen Anschaffungspreisen geboten.^[15] Einige äußerst seltene zum opulenten 6-Türer nachträglich aufbauverlängerte Versionen des W 124 (Radstand 386 cm statt 380 cm beim Original wie z. B. Boonacker & Haarlem b.V. Holland) werden von Liebhabern als Alltagsfahrzeug erhalten, zumeist im diplomatischen Dienst von Schwellen- und Entwicklungsländern oder auch als Taxi im Großfamilieneinsatz.^[16]

In der Folge haben sich in den letzten Jahren Baureihe-124-Foren im Internet entwickelt, in denen ein Austausch über die Modelle stattfindet und Treffen organisiert werden. Dabei wird der noch vor der Expansionspolitik der Vorstandsvorsitzenden Edzard Reuter und Jürgen Schrempp gebaute 124er wegen seiner Entwicklungs- und Verarbeitungsqualität mitunter – was auch schon den W 123 ereilte – als „der letzte echte Mercedes“ bezeichnet.^{[17][18]}

Literatur

- Heribert Hofner, Tobias Zoporowski: *Mercedes-Benz W 124*, Heel Verlag, Königswinter 2014, ISBN 978-3-86852-937-1.
- Kaufberatung (Coupé) in Oldtimer Markt, Ausgabe 02/2008, S. 36 ff.
- Mercedes-Benz AG: *Das E-Klasse Cabriolet „Final Edition“*, Ausgabe 11/1996
- Mercedes-Benz AG: *Betriebsanleitung 200 D, 250 D, 300 D*, Ausgabe 02/1985 (dänisch)
- Mercedes-Benz AG: *Betriebsanleitung 200, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-24, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24, 260 E 4MATIC, 300 E 4MATIC*, Ausgabe 07/1989 (dänisch)
- Mercedes-Benz AG: *Betriebsanleitung 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-24, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24, 300 E 4MATIC*, Ausgabe 04/1990 (schwedisch)
- Mercedes-Benz AG: *Betriebsanleitung 200 D, 250 D, 300 D, 250 D Turbo, 300 D Turbo, 300 D 4MATIC, 300 D Turbo 4MATIC*, Ausgabe 01/1991
- Mercedes-Benz AG: *200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 500 E, 300 E-24, 200 CE, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24, 300 E 4MATIC*, Ausgabe 10/1991 (englisch)
- Mercedes-Benz AG: Preisliste für die Cabriolets der E-Klasse (Baureihe 124), gültig ab 3. März 1997

Weblinks

Commons: Mercedes-Benz Baureihe 124 (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Mercedes-Benz_W124?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- [Mercedes-Benz-W124.de](http://www.mercedes-benz-w124.de/) – W124-Galerie, AMG-Versionen, Geschichte der E-Klasse, Preisliste, Karosserievarianten, Motoren, Farb- und Polstertabellen (<http://www.mercedes-benz-w124.de/>)
- [Neupreisrechner](http://www.w123-hannover.de/html/npr_startseite.html), damaligen W124-Neupreis anhand der Daten der originalen Preislisten online ermitteln (http://www.w123-hannover.de/html/npr_startseite.html)
- [L'Amicale des Mercedes W124](http://www.w124.org/) (<http://www.w124.org/>)
- Umfangreiche Datensammlung als Wiki der Mercedes-Benz Classic / Mercedes-Benz Museum GmbH (<https://web.archive.org/web/20160505192820/http://wiki.mercedes-benz-classic.com/index.php/Kategorie:W124>) (Memento vom 5. Mai 2016 im *Internet Archive*)
- Mercedes-Benz W 124-Club e.V. <https://w124-club.mercedes-benz-clubs.com/>

Einzelnachweise

1. „Brutal gediegen“, Oldtimer Markt 3/2017, S. 12 ff
2. „Die Acht der Gefühle“, Auto Motor und Sport 3/1992, S. 55 f
3. „Klasse statt Masse“, Auto Motor und Sport 22/1992, S. 36 f
4. „DIE LIMOUSINEN 200-400 VON MERCEDES-BENZ“, Modellkatalog der Mercedes-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim VP/KMW 6701 · 0104 · 00-00/1092, S. 33
5. Mercedes Benz AG: Das E-Klasse Cabriolet „Final Edition“, Ausgabe 11/1996
6. Mercedes Benz AG: Preisliste für die Cabriolets der E-Klasse (Baureihe 124), gültig ab 3. März 1997
7. Daimler AG, Archives & Collection, Mercedes-Benz Cars, Brand Communications
8. *Mercedes W 124 (1985–1989) – Was taugt so einer?* → Modellgeschichte (<http://www.autobil.d.de/artikel/mercedes-w-124-1985-1989-35293.html>), AUTO BILD 47/2000 – 25. Februar 2002
9. Alf Cremers: *Die Schwachstellen des Mercedes W 124: Rostroter Bereich*. In: *auto motor und sport*. ([auto-motor-und-sport.de \(https://www.auto-motor-und-sport.de/restaurierung/die-schwachstellen-des-mercedes-w-124-rostroter-bereich/\)](https://www.auto-motor-und-sport.de/restaurierung/die-schwachstellen-des-mercedes-w-124-rostroter-bereich/) [abgerufen am 31. Mai 2018]).
10. [Liste der nicht E10 geeignete Mercedes-Benz PKW Modelle](http://www.mercedes-benz-w124.de/E10.pdf) (<http://www.mercedes-benz-w124.de/E10.pdf>)
11. *280 E*. (<https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/de/instance/ko/280-E.xhtml?oid=5288>) Abgerufen am 27. Januar 2021.
12. Mercedes W124. Das größte Problem ist, dass ihn niemand hergeben will (<http://www.autofinden.de/mercedes-w124-das-groesste-problem-ist-dass-ihn-niemand-hergeben-will/>)
13. Haiko Prengel: *Günstige Oldtimer - Mercedes W124: Ruhe im Salon*. In: *Spiegel Online*. 1. November 2015 (<http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/mercedes-w-124-der-guenstige-oldtimer-a-1060102.html>) [abgerufen am 19. November 2017]).
14. *Kaufberatung Mercedes-Benz W124: Augen auf beim Youngtimer-Kauf*. In: *auto motor und sport*. ([auto-motor-und-sport.de \(https://www.auto-motor-und-sport.de/kaufberatung/kaufberatung-mercedes-benz-w124-1948003.html\)](https://www.auto-motor-und-sport.de/kaufberatung/kaufberatung-mercedes-benz-w124-1948003.html) [abgerufen am 19. November 2017]).
15. Stephan Arensmeier: *Investment-Tipp: Mercedes-Benz W124*. (<https://www.classicdriver.com/de/article/investment-tipp-mercedes-benz-w124>) Abgerufen am 19. November 2017.
16. Michael Schröder: *Mercedes 260 E lang Fahrbericht: Nicht ohne meine Familie*. In: *auto motor und sport*. ([auto-motor-und-sport.de \(https://www.auto-motor-und-sport.de/fahrberichte/mercedes-260-e-lang-nicht-ohne-meine-familie-4917573.html\)](https://www.auto-motor-und-sport.de/fahrberichte/mercedes-260-e-lang-nicht-ohne-meine-familie-4917573.html) [abgerufen am 19. November 2017]).
17. *Mercedes E-Klasse W 124 (1984-1997) - Der letzte echte Benz*. In: *www.t-online.de*. (http://www.t-online.de/auto/neuvorstellungen/id_43752656/mercedes-e-klasse-w-124-1984-1997-der-letzte-echte-benz.html) [abgerufen am 19. November 2017]).

18. Vogel Business Media GmbH & Co. KG: *Mercedes W 124 – der letzte echte Benz?* (<https://www.kfz-betrieb.vogel.de/mercedes-w-124-der-letzte-echte-benz-a-436915/>) [abgerufen am 19. November 2017]).

Abgerufen von „https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Mercedes-Benz_Baureihe_124&oldid=212469687“

Diese Seite wurde zuletzt am 28. Mai 2021 um 21:26 Uhr bearbeitet.

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden. Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.



11.09.2021 18:05:19.943



11.09.2021 18:05:32.619



11.09.2021 18:05:36.926

11.09.2021 18:05:36.926



11.09.2021 18:05:50.887

11.09.2021 18:05:50.887



11.09.2021 18:05:58.396



11.09.2021 18:06:06.428



11.09.2021 18:06:12.046



11.09.2021 18:06:20.274



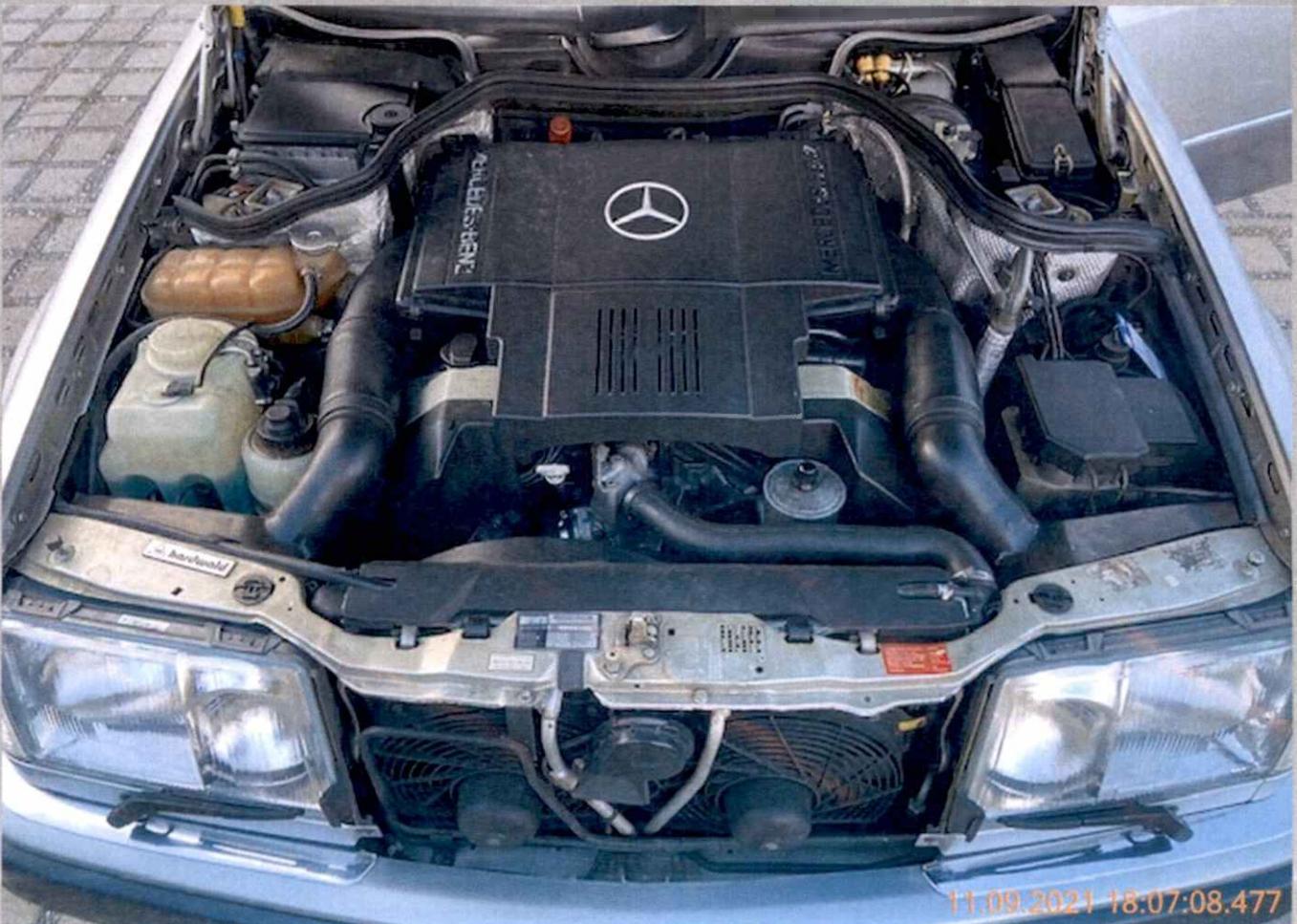
11.09.2021 18:06:32.992



11.09.2021 18:06:40.274



11.09.2021 18:06:45.492



11.09.2021 18:07:08.477