



# 12 Argumente für den W 210

**1** Schon der verchromte W 123 galt lange Zeit unwiderfürlich als „Letzter Echter Mercedes“. Der 210er wird diesen Titel stolz in zehn Jahren tragen. Auch von ihm gibt es Taxis mit über einer halben Million Kilometer.

**2** Rost gehört seit jeher zum Stern. Ob Heckflosse, Strichacht, 123er oder eben ganz frühe oder ganz späte W 124. Der W 210 schlägt da nicht aus der Art. Bei den Auto-Exporteuren ist „der Neue“ nicht minder beliebt.

**3** Mercedes-Benz ist seit den 70er Jahren eine stückzahlintensive Volumenmarke. Deshalb gibt es immer noch genügend rostfreie W 210 mit wenig Kilometern.

**4** Stilistisch sind das Vieraugengesicht und die bauchigen Kotflügel bis heute umstritten. Trotzdem ist die W 210-Linie, anders als die seiner Nachfolger, von vornehmer Eleganz.

**5** Die Behaglichkeit im Interieur des 210er ist großartig. Ein üppiges Raumgefühl, wie seit der Heckflosse nicht mehr, dagegen wirkt der W 124 eher figurbetont.

**6** Das Finish der letzten W 124-Serie ab August 1993 (Wasserbasislack, billigere Schalter, Plakettengrill) ist schlechter als beim frühen W 210. Großflächige, rostende Lackabplatzer sind bei diesen Autos keine Seltenheit.

**7** Die Fahrwerksabstimmung des W 210 mit neuer, robusterer Vorderachse geriet noch komfortabler. Auch das Handling profitiert von der präzisen neuen Zahnstangenlenkung.

**8** Der W 210 bietet deutlich mehr Ausstattung fürs Geld. Außerdem wurde die Motorenpalette mit neuen schadstoffarmen und sparsamen Triebwerken (Benzin und Diesel) erweitert.

**9** Während der W 124 als längst arrivierter Youngtimer im Straßenbild schon leicht antiquiert wirkt, besticht die Linie des W 210 mit unauffälliger Zeitlosigkeit.

**10** Es gibt jetzt schon drei von Sammlern begehrte seltene W 210er: E 50 und E 55 AMG, jener auch als T-Modell. Sie alle haben das Zeug zum künftigen 500 E.

**11** Natürlich stellt sich im 210er noch das geborgene, Mercedes-typische Welcome-Home-Gefühl ein. Instrumente und Hebel sind einem längst vertraut. Alles sitzt an der richtigen Stelle.

**12** Endlich hat der 210er wieder symmetrische Außenspiegel. Der optimierte Irrweg beim 124er und 201er wurde wieder verlassen. Leider blieb der Einarmwischer bis zuletzt.

einverstanden. Ich ließ mich nicht zweimal bitten und steuerte den schweren Wagen fröhlich grinsend vom Hof. Er hat innen und außen S-Klasse-Format, beim W 140 haben sie es wirklich übertrieben.

Leder würde ihm noch guttun, diesem E 420 mit der Monster-Maschine und der üppigen Ausstattung. Und dieser Kopfstützenwald auf der Rückbank wirkt irgendwie albern. Dass die Scheinwerfer beim Putzen nur sprühen statt wischen stört mich genauso wie der fehlende Öldruckmesser. Wenn er sich bei warmem Motor stets auf „drei“ einpendelte, konnte einem nichts passieren.

Aber schon auf den ersten Kilometern bin ich ganz bei mir im 210er. Alle Bedienelemente wirken vertraut und sind auf Antrieb durchschaubar. Die Fünfgangautomatik schaltet anfangs etwas unsanft, und selbst bei Betriebstemperatur gibt

sich mein 300E-24 beim Fahrstufenwechsel geschmeidiger. Im 210er-Forum heißt es, die ATF-Lifetime-Füllung sei keine gute Idee von Mercedes gewesen, also Ölwechsel abwarten.

Auf den Straßen zwischen Alb und Schwarzwald gibt der E 420 den souveränen Gleiter, selbst bei Tempo 80 spürt man die schiere Kraft unter dem Pedal. Wenn man es langsam durchtritt, schießt er auch im Fünften ohne Kickdown rasant nach vorn. Schnell werden wir Freunde, der 210er und ich, er geizt nicht mit Reizen, der Preis gehört dazu. Leider auch der Rost – zwar hat er nur harmlose Partien befallen, die jetzt noch per Smart-Repair zu retten wären. Nächsten Monat wird er 15 Jahre, in dem Alter hatten die meisten 124er auch schon mit Rost zu kämpfen.

FOTOS: Frank Herzog