25 Jahre Mercedes 500 E – Ein Wunsch an das Christkind …

Für viele steht an Weihnachten mittlerweile (leider) der Wunschzettel im Vordergrund, während das Fest selbst bzw. der Anlass dafür häufig nur noch eine Nebenrolle spielt. Also stellte auch ich mir die Frage, was auf meinem Wunschzettel an das Christkind stehen würde? Meine Antwort darauf teilte ich vor ein paar Tagen sogleich dem Christkind mit:

Ich: Liebes Christkind, ich habe dieses Jahr zu Weihnachten nur einen einzigen Wunsch: Ich möchte einen Young- oder Oldtimer. Er sollte nicht älter als Baujahr 1970 sein, Originalzustand haben und in einer guten Verfassung sein, so dass ich nicht groß in das Auto investieren muss. Was könntest Du mir da so anbieten?

Christkind: Nun, Du meldest Dich sehr spät, so dass weder ich noch meine Assistentinnen jetzt noch groß Zeit finden, für Dich eine Auswahl an interessanten Fahrzeugen zusammenzusuchen. Außerdem ist auch mein Budget in wirtschaftlich unruhigen Zeiten begrenzt. Ich hätte da aber einen Mercedes 500 E im Auge, den ich MÖGLICHERWEISE kurzfristig organisieren könnte. Könntest Du Dich damit anfreunden?

Ich: Der Mercedes 500 E ist ein tolles Auto. Sogar einer der Traumwagen der 1990er-Jahre. Ich weiß aber nicht so recht, ob der zu mir passt …

Christkind: Dann will ich Dir noch ein paar Infos über den Mercedes 500 E geben:

Heute schwer vorstellbar, haben in früheren Zeiten die begehrenswertesten Modelle einer Baureihe von Mercedes NICHT das AMG-Emblem getragen. Ein Musterbeispiel dafür ist der 1990 als Antwort auf den BMW M5 präsentierte 500 E. Der Hype um die Powerlimousine war damals gefühlt ähnlich groß wie 19 Jahre später bei der Vorstellung des Mercedes SLS AMG. Heuer feiert der 500 E bereits sein 25-jähriges Jubiläum – obwohl sein Auftritt immer noch zeitlos ist ...

Dafür verantwortlich ist die gleichermaßen dezent wie muskulös gestaltete Karosserie. Zu erkennen ist sie an den etwas voluminöseren Kotflügeln, einer leichten Tieferlegung sowie der modifizierten Bugschürze mit eingelassenen Nebelleuchten. Das zweite Markenzeichen des 500 E ist der V8-Motor mit 5 Liter Hubraum und 326 PS. Dieser treibt das Topmodell der Baureihe 124 zu Fahrleistungen, die man 1990 fast nur von potenten Sportwagen kannte: 6,1 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 und eine elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Die Antriebseinheit inklusive Viergang-Automatikgetriebe stammte aus dem 500 SL, wurde aber für den Einsatz im 500 E überarbeitet.

Exklusiv war auch die Fertigung der Sportlimousine, entstand der 500 E doch in enger Zusammenarbeit mit Porsche (der Sportwagenbauer war übrigens auch schon an der Entwicklung der Powerlimousine beteiligt): Die im Mercedes-Werk Sindelfingen lackierte Rohkarosserie wurde zusammen mit den Komponenten nach Zuffenhausen geliefert, wo bei Porsche die Endmontage erfolgte. Eine Win-win-Situation für beide: Der Sportwagenhersteller war finanziell angeschlagen und konnte den Fertigungsauftrag gut gebrauchen. Zudem passten für Mercedes aufgrund der relativ geringen Stückzahl die Fertigungsabläufe bei Porsche ideal.

Während ihrer Produktionszeit erfuhr die Sportlimousine diverse Modellpflege-Maßnahmen: So wurde im Oktober 1992 die Motorleistung auf 320 PS reduziert, um den Verbrauch und die Schadstoffemissionen zu verringern. Im Zuge der letzten Überarbeitung der Baureihe 124 im Jahr 1993 ist zudem der Name verändert worden: Aus dem 500 E wurde der E 500. Auch „die Formensprache des äußeren Designs ist modernisiert“ worden, u.a. mit dem von der Motorhaube umrahmten Plaketten-Kühlergrill. Die Ausstattung des E 500 genügte weiterhin der Rolle als Topmodell des W124: Sie umfasste u.a. eine serienmäßige Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR). Mit dem 400 E/E 420 führte Mercedes im Oktober 1992 eine V8-Alternative in der mittleren Baureihe ein, die allerdings „nicht als Sportlimousine ausgelegt war, sondern als souveräner Reisewagen“. Und außerdem dezenter auftrat, weil sie nicht über die Kotflügelverbreiterungen des 500 E/E 500 verfügte.

Die Produktion des E 500 lief nach 10.479 gebauten Exemplaren – inklusive des E 60 AMG, der in der Produktionsstatistik mitgeführt wird – im April 1995 aus. Bereits ein paar Monate später im September feierte der Nachfolger E 50 AMG sein Debüt. Es war vor allem „die Kombination aller Zutaten und Eigenschaften“, mit der das

Topmodell der Baureihe 124 seine Faszination ausstrahlte. Und diese wirkt bis heute, ist die Powerlimousine doch einer der begehrtesten Youngtimer von Mercedes. Da könnte man sich doch fast ärgern, damals keinen 500 E bzw. E 500 angeschafft zu haben ...

Der „limitierende Faktor“ war jedoch der Preis, schließlich kostete der 500 E schon 134 520 DM, während es beim E 500 sogar 145.590 DM waren. Zur Einordnung – das waren mehr als doppelt so viel als für einen 300 E, der mit einer Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h ebenfalls zu den Schnellsten auf deutschen Autobahnen gehörte. Somit kann man nur all jenen gratulieren, die heute einen gut erhaltenen 500 E/E 500 ihr Eigen nennen. Denn sie besitzen nicht nur eine zeitlose, sondern auch eine „außergewöhnliche Powerlimousine mit hohen Alltagsqualitäten“.

Ich: Ich bin begeistert, den Mercedes 500 E will ich unbedingt haben!!!

Danach meldete sich das Christkind aber nicht mehr …

- Bereits seit dem Morgen sitze ich nun am Fenster und schaue auf den Parkplatz vor dem Haus. Leider steht dort noch kein Mercedes 500 E … Langsam befürchte ich, dass ich dem Christkind meinen Wunsch wohl doch etwas zu kurzfristig mitgeteilt habe?! Schade, denn der 500 E ist ein absolutes Traumauto. Das aus der damaligen Modellpalette von Mercedes mit seiner Mischung aus Power und Performance, Eleganz und Komfort herausragte. So ein Auto traute zur damaligen Zeit nicht jeder den Stuttgartern zu …

Bildquelle: Mercedes