

# Von der kompakten Roadster-Ikone bis zur Hochleistungslimousine

**Stuttgart (BW)** Glückwunsch, wenn der eigene Mercedes-Benz Traumwagen mit 30 Jahren die Altersschwelle für ein H-Kennzeichen erreicht: Einerseits fühlt sich das Lieblingsautomobil im Alltagseinsatz unverändert modern an, andererseits kann es nun in gutem Zustand und mit Oldtimergutachten die begehrte Historienzulassung erhalten. Voraussetzung für das H-Kennzeichen ist ein Oldtimergutachten für Fahrzeuge im Alter ab 30 Jahren nach Paragraf 23 der Straßenverkehrszulassungsordnung. Es bezeugt den guten Originalzustand eines Automobils an der Schnittstelle zwischen Youngtimer und älterem Klassiker.

Ob mit H-Kennzeichen oder ohne: Die Dienstleistungen der Mercedes-Benz Heritage GmbH tragen maßgeblich dazu bei, Klassiker und jüngere Fahrzeuge aus der gesamten Markenhistorie in optimalem Zustand zu erhalten. Einzigartig ist das Angebot an originalen Ersatz- und Verschleißteilen mit Schwerpunkt auf fahr- und sicherheitsrelevanten Komponenten. Mercedes-Benz Classic bietet weltweit eine umfassende Ersatzteilversorgung mit rund 160.000 Teilepositionen. Viele sind innerhalb von 24 Stunden bei den knapp 3.000 Vertragshändlern in 170 Ländern abholbereit. Zur Teilesuche: [teilesuche.mercedes-benz-classic.com](http://teilesuche.mercedes-benz-classic.com)

Welche Mercedes-Benz Baureihen und Typen im Jahr 2026 ein H-Kennzeichen erhalten können? Dazu gehören der kompakte Roadster SLK der Baureihe 170, die C-Klasse T-Modelle der Baureihe 202, die E-Klasse T-Modelle der Baureihe 210, die Hochleistungslimousine E 50 AMG ebenfalls der Baureihe 210 sowie der G 300 Turbodiesel der Baureihe 463. Die Faszination der Automobil- und Designkultur der 1990er-Jahre lässt auch die aktuelle Sonderausstellung „Youngtimer“ im Mercedes-Benz Museum lebendig werden – noch bis zum 12. April 2026. Link: [www.mercedes-benz.com/youngtimer](http://www.mercedes-benz.com/youngtimer)

## April 1996: Premiere des Mercedes-Benz SLK der Baureihe 170

Vom kompakten und eleganten Roadster in nur 25 Sekunden zum wetterfesten Coupé: Das bietet der Mercedes-Benz SLK der Baureihe 170, dessen einzigartiges Stahl-Variodach sich auf Knopfdruck öffnet und Mercedes-Benz Classic vollautomatisch in den Kofferraum faltet. Mit diesem Sportwagen begründet Mercedes-Benz erfolgreich ein neues Marktsegment.



Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor (Baureihe R 170) in der Kommunikationsfarbe yellowstone (Mercedes-Benz Farbcode 685). Gesamtaufnahme von links aus dem Jahr 2025 aus der Sonderausstellung „Youngtimer“ im Mercedes-Benz Museum. Foto: Thomas Niedermüller



Mercedes-Benz SLK 200 (vorn) und Mercedes-Benz SLK 230 KOMPRESOR der Baureihe 170. Foto aus dem Jahr 1996. Foto Mercedes-Benz Classic



Mercedes-Benz E 50 AMG der Baureihe 210. Studioaufnahme von links vorn aus dem Jahr 1995

Die Marke präsentiert den SLK auf dem Turiner Autosalon im April 1996. Für die Premierengeneration bietet Mercedes-Benz Classic Original-Teile zum Beispiel den Innenspiegel (A 170 810 03 17 7C45, 108,41 Euro) sowie Typkennzeichen für den SLK 230 (A 170 817 02 15, 36,87 Euro) und für den SLK Special Edition (A 170 817 35 20, 46,98 Euro) an.

### Frühjahr 1996: Mercedes-Benz E 50 AMG

Als luxuriöse Powerlimousine und Spitzenmodell der E-Klasse (Baureihe 210) kommt der E 50 AMG im Frühjahr 1996 auf den Markt. Er tritt das Erbe des legendären Mercedes-Benz E 500 der Baureihe 124 an. Der V8-Motor M 119 leistet 255 kW (347 PS) aus 4.973 Kubikzentimetern Hubraum. Heute ist der E 50 AMG ein gesuchter Klassiker, denn er wird nur ein Jahr lang produziert, von 1996 bis 1997. Dann löst ihn der Nachfolger E 55 AMG ab. Noch exklusiver ist der E 60 AMG, der auf Basis des E 50 AMG entsteht. Die Bandbreite der verfügbaren Teile für den E 50 AMG reicht von Karosseriekomponenten wie etwa der Motorhaube (A 210 880 03 57 28, 1.044,08 Euro) bis zum Teilesatz für den Bremsklotz der Vorderradbremse (A 003 420 21 20 41, 255,21 Euro). Ebenfalls 1996 haben die E-Klasse T-Modelle der Baureihe 210 Premiere. Sie bieten in ihrer Klasse ein unschlagbares Ladevolumen von 1.975 Litern und werden im Mai 1996 in den Markt eingeführt. Für das E-Klasse T-Modell hält der Ersatzteilbereich beispielsweise die Kontaktschleife zur Lenkwinkelerfassung am Lenkrad (A 170 460 01 49, 151,11 Euro) und das Radialgebläse der Klimatisierungsautomatik (A 210 906 02 00, 813,85 Euro) bereit, aber auch Teile des Abgassystems wie den Auspuff vorn links für den V6-Motor M 112 (A 210 490 04 47, 1.539,80 Euro).

### Mai 1996: Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell der Baureihe 202

Debüt für das T-Modell in der C-Klasse: Auf dem Genfer Automobil-Salon im März 1996 stellt Mercedes-Benz erstmals einen sportlich-kompakten Kombi in der Kompaktklasse vor. Das T-Modell der Baureihe 202 verbindet attraktives Design mit vorbildlichem Nutzwert. Das Laderaumvolumen liegt bei bis zu 1.510 Litern nach der VDA-Messmethode und markiert damit einen neuen Spitzenwert in dieser Fahrzeugklasse. Wie die C-Klasse Limousine ist auch das T-Modell in den vier verschiedenen Design- und Ausstattungslinien „Classic“, „Elegance“, „Esprit“ und „Sport“ erhältlich. Beim ersten C-Klasse T-Modell umfasst das Ersatzteilprogramm Positionen vom Bremsseilzug hinten links (A 202 420 27 85, 72,53 Euro) bis zum Katalysator vorn (A 210 490 77 14, 805,89 Euro).

Alle genannten Ersatzteilpreise sind Verkaufspreise für den deutschen Markt inklusive Mehrwertsteuer.



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell der Baureihe 202. Exterieuraufnahme von links vorn aus dem Jahr 1995.

### Sommer 1996: Die Mercedes-Benz V-Klasse der Baureihe 638

Mit der V-Klasse auf Basis des Leichttransporters Vito erschließt sich Mercedes-Benz ab Sommer 1996 das Segment der Großraumlimousinen. Ihr Exterieur prägen dynamische Elemente wie zum Beispiel die seitlichen Sicken und der lackierte Frontstoßfänger. Hohe Funktionalität und Variabilität charakterisieren das Innenraumkonzept der V-Klasse der Baureihe 638. Die Großraumlimousine bietet auf serienmäßigen Einzelsitzen mit seitlichen Armlehnen, integrierten Kopfstützen und Dreipunktgurten Platz für bis zu sechs Personen. Die vier Fondsitze lassen sich in verschiedenen Positionen anordnen, auch vis-à-vis. Herbst 1996: G 300 Turbodiesel mit kurzem und langem Radstand

In der legendären G-Klasse bringt Mercedes-Benz 1996 einen neuen und hochmodernen Dieselmotor. Der G 300 Turbodiesel der Baureihe 463 wird von dem 130 kW (177 PS) starken Reihensechszylinder OM 606 angetrieben. Mit Abgasturboaufladung, Vierventiltechnik, zwei oben liegenden Nockenwellen und Ladeluftkühlung überzeugt dieser Motor unter anderem mit einem neuen Drehmomentbestwert von 330 Newtonmetern über einen breiten Drehzahlbereich von 1.600 bis 3.600/min. Lieferbar ist der G 300 Turbodiesel als Cabrio mit kurzem Radstand (2.400 Millimeter) sowie als Stationwagen mit kurzem und mit langem Radstand (2.850 Millimeter).

Text, Fotos.: Mercedes-Benz Classic



Mercedes-Benz G 300 TURBODIESEL Stationwagen der Baureihe 463 mit langem Radstand (vorn) und kurzem Radstand. Genreaufnahme aus dem Jahr 1997.