



DE LIMOUSINES 200-400 VAN MERCEDES-BENZ



Het begon allemaal met de Ster

Filosofie

2

Autosport

4

Toekomst

5

Kwaliteit

6

Milieubewustzijn

8

Service

10

Rijplezier, milieubewustzijn, veiligheid. De Limousines 200-400 van Mercedes-Benz.

De Limousines 200-400 van Mercedes-Benz

14

De 400 E van Mercedes-Benz

26

De hoogwaardige techniek van de Limousines 200-400

Aandrijving

32

Milieubewustzijn

36

Komfort

38

Sport-uitvoeringen

40

Veiligheid

42

De kleuren van de Limousines 200-400

Lakkleuren

48

Het interieur van de Limousines 200-400

Interieur-uitvoering

50

De standaard-uitrusting van de Limousines 200-400

Standaard-uitrusting

52

De Limousines 200-400 in cijfers

Technische gegevens

54

Afmetingen

58

Geachte lezer,

Wij stellen uw belangstelling voor onze produkten
zeer op prijs. Wij weten niet of u een auto zoekt
die hoofdzakelijk beroepshalve zal worden
gebruikt of een limousine die u en uw familie ook
tijdens lange ritten ontspannen en veilig op de
plaats van bestemming brengt.

Bij de Limousines 200-400 van Mercedes-Benz
hebben wij er naar gestreefd aan vele eisen te
voldoen. In deze brochure kunt u zelf konstateren
of deze auto's ook aan ùw verwachting
beantwoorden.

Mercedes-Benz

Geachte lezer,

Wij stellen uw belangstelling voor onze producten
zeer op prijs. Wij weten niet of u een auto zoekt
die hoofdzakelijk beroepszake zal worden
gebruikt of een limousine die u en uw familie ook
tijdens lange ritten ontspannen en veilig op de
plaats van bestemming brengt.

Bij de Limousines 200-400 van Mercedes-Benz
hebben wij er naar gestreefd aan vele eisen te
voldoen. In deze brochure kunt u zelf constateren
of deze auto's ook aan uw verwachting
beantwoorden.

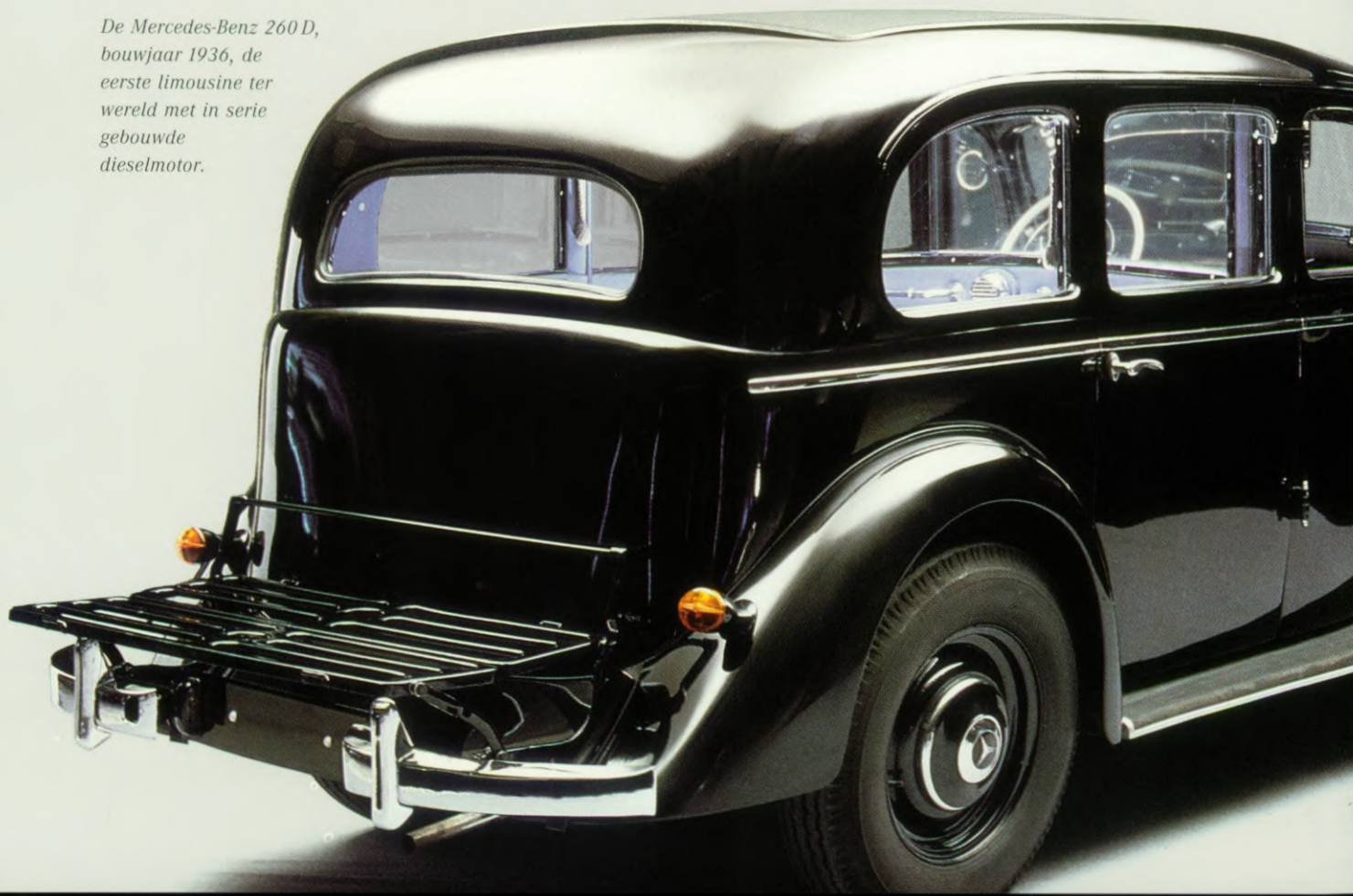
Mercedes-Benz



Het begon allemaal met de Ster.

Ruim honderd jaar geleden stuurde Gottlieb Daimler zijn echtgenote een ansichtkaart waarop zijn woonhuis was te zien. Hierboven had hij als aanduiding een kleine Ster getekend: "Deze Ster", aldus Daimler, "zal eens zegenrijk boven onze fabriek stralen." In 1909 werd de Ster ons geregistreerd merksymbool. Nu treft u deze Ster in vrijwel ongewijzigde vorm aan op al onze automobielen. En omdat wij de auto steeds verder ontwikkelden met hetzelfde enthousiasme als waarmee Gottlieb Daimler en Karl Benz hem in de vorige eeuw hadden uitgevonden, werd deze Ster over de hele wereld het symbool voor technische vooruitgang en kwaliteit. Bij alle enthousiasme voor de technische vooruitgang, hebben onze ingenieurs zich ook altijd hun bijzondere verantwoordelijkheid ten aanzien van alle aspecten met betrekking tot de auto voor ogen

*De Mercedes-Benz 260 D,
bouwjaar 1936, de
eerste limousine ter
wereld met in serie
gebouwde
dieselmotor.*



gehouden. Zoals bij voorbeeld de verantwoordelijkheid ten opzichte van onze cliënten en hun veiligheid. Meer dan vijftig jaar zeer intensieve ontwikkeling en research op het gebied van veiligheid voor de inzittenden en talloze ontwikkelingen als de veiligheidsstuurkolom, kreukelzones, ABS, ASR en Airbag bewijzen, dat wij deze verantwoordelijkheid niet licht opnemen. Onze verantwoordelijkheid strekt zich ook uit tot het milieu - en dit besef dateert niet van gisteren. Daarom beperkt doeltreffend milieubehoud zich bij ons niet alleen tot het standaard inbouwen van katalysatoren en de toepassing van loodvrije benzine, met andere woorden de tijd waarin met de auto wordt gereden. Bij Mercedes-Benz begint een schoner milieu al in de planningsfase. Reeds bij de materiaalkeuze en daar waar de productieprocessen worden vastgelegd, bestuderen wij de mogelijkheden voor hergebruik. Tenslotte wordt ook een zo hoogwaardige auto als een Mercedes-Benz ooit door een nieuwe Mercedes-Benz vervangen. Dit verantwoordelijkheidsgevoel en onze ongetemperde geestdrift om de automobiel steeds

verder te ontwikkelen, bewijzen dat de visie van
Gottlieb Daimler meer dan in vervulling is
gegaan.



1909



1909



1916



1926



1933



1989

De grafische ontwikkeling van ons merksymbool gedurende tachtig jaar van het bestaan van onze onderneming.





De Mercedes-Benz C9.

De automobiel was nog geen tien jaar oud, toen op 22 juni 1894 de eerste autorace plaatsvond. Sindsdien is Mercedes-Benz regelmatig de direkte krachtmeting op het circuit aangegaan. Daarbij zijn het vaak juist de kwaliteiten van onze in serieproductie gebouwde auto's en motoren waardoor onze racewagens de eerste plaatsen behalen. Een goed voorbeeld daarvan is de legendarische 300 SL met vleugeldeuren, waarmee wij in 1952 de Carrera Panamericana hebben gewonnen. En wel met een motor waarvan de basis uit de serieproductie afkomstig was. Sinds enkele jaren zijn wij weer actief in de autosport en hebben tussen 1989 en 1991 twee maal het Wereldkampioenschap Sportprototypen gewonnen, wederom met motoren waarvan het basisconcept uit de serieproductie komt. Ook in het Duitse Toerwagenkampioenschap eindigen de door Mercedes-Benz ondersteunde teams met de nauw aan de serie verwante 190 E 2.5-16 Evolution II steeds



Bij het kampioenschap van 1955 op Sicilië wonnen de legendarische Mercedes-Benz 300 SLR "Silverpfeil" met aan het stuur Moss/Collins en Fangio/Kling.

weer in de hoogste regionen en veroverden in 1991 de titel in het merkenkampioenschap. Deze sportieve betrokkenheid biedt ons de mogelijkheid nieuwe materialen en technologieën, die later in de serieproductie van pas komen, onder de extreme omstandigheden van de wedstrijdssport te testen.

Het grootste kapitaal van een onderneming zijn de ideeën en de scheppingskracht van haar medewerkers. Het onderkennen van problemen, die zich op dit moment weliswaar nog niet voordoen, maar met grote waarschijnlijkheid op ons afkomen en daarvoor adequate oplossingen bedenken. Zo ontstond bij voorbeeld de Mercedes-Benz onderzoeksauto F 100.



De onderzoeksauto F 100. Een toekomststudie van Mercedes-Benz.

Hierin kreeg een groot aantal ideeën met betrekking tot een veilige, zuinige, comfortabele en veilige toekomst gestalte en werd rekening gehouden met alle eisen die de komende generaties aan verantwoord autorijden zullen stellen. Of het experimentele voertuig C 112. Hiermee bewezen onze technici wat er allemaal mogelijk is. Zij ontwikkelden bij voorbeeld een dempingssysteem, dat zowel voldoet aan de eisen van een extreme sportwagen als die van een comfortabele limousine. ABC - Automatic Body Control - past de demping automatisch aan de gesteldheid van het wegdek en de voertuigbewegingen in bochten aan, tijdens het accelereren en het remmen. Onze researchafdeling houdt zich echter ook bezig met alternatieve aandrijvingen, zoals onder andere de hybride- of de elektro-aandrijving. Dergelijke onderzoeksprojecten kosten natuurlijk heel veel geld, maar dat is het ons waard. Want onderzoek is de enige manier om op verantwoorde wijze de onbetwiste voordelen van het individuele verkeer in de toekomst optimaal te kunnen benutten.

Het experimentele voertuig: C 112 van de Mercedes-Benz.



De kwaliteit van een automobiel wordt voor een belangrijk deel in de ontwikkelingsfase bepaald. Daarom nemen wij bij Mercedes-Benz voor deze fase ruimschoots de tijd. Zo hebben bij voorbeeld vele componenten, die in onze automobielen worden toegepast, vaak al vóór aanvang van de serieproductie miljoenen testkilometers achter de rug. Onze kwaliteitsnormen worden vanzelfsprekend ook bij de productie aangehouden. De meest moderne technische installaties en hulpmiddelen bewaken de kwaliteit en helpen de medewerkers foutloos te werken - zoals bij voorbeeld in onze nieuwe fabriek te Rastatt. Omdat wij zelfs dat niet voldoende vinden, worden per ploeg van acht uur zo'n tien in elkaar gelaste karrosserieën met behulp van lasermeettechniek gecontroleerd. Inherent aan onze grondigheid houden wij ons bij de konstruktie van



Een flexibele produktielijn voor de montage van de personenwagenkarrosserieën in onze fabriek te Sindelfingen bij Stuttgart.

onze automobielen echter niet alleen aan de wettelijke voorschriften, maar hanteren bovendien onze nog strengere, eigen normen. Deze zijn het resultaat van vijftig jaar veiligheidsonderzoek bij Mercedes-Benz, waaraan wij nu vele ontwikkelingen op het gebied van veiligheid danken. Enkele van deze veiligheidsmaatregelen, zoals het prin-

cipe van de kreukelzone, treft u nu ook aan in de auto's van andere merken, andere uitsluitend in een Mercedes-Benz. Deze manier van auto's bouwen kost veel geld en energie. Zolang er echter automobilisten zijn die deze inspanningen weten te waarderen, is het ons al deze moeite waard.



Bij het afwerken van de karrosserie worden terwille van de kwaliteit bepaalde werkzaamheden met de hand verricht.



Onze nieuwe fabriek te Rastatt: waarschijnlijk de ekologisch meest doordachte automobiel-fabriek ter wereld.

De tijd dat vermogen en comfort voor velen de enige factoren waren waarop auto's werden beoordeeld, is definitief voorbij. Een auto dient nu niet alleen maar rekening te houden met zijn bestuurder, maar vooral met het milieu.

Milieubehoud begint echter al daar waar de auto's worden gebouwd: in de productiehallen. Daarom hebben wij ons daar intensief beziggehouden met milieuvriendelijke oplossingen. Zo

begonnen wij al in 1983 met het onderzoek naar milieuvriendelijker spuitmethoden. Met het gevolg, dat ingenieuze reinigingsinstallaties nu de oplosmiddelen en lakdeeltjes uit de afgezogen lucht van de spuitkabinen verwijderen. Bovendien slaagden wij erin een drastische vermindering van de oplosmiddelen bij het spuiten te realiseren. Over enkele jaren zullen wij geheel zijn overgeschakeld op laksoorten op waterbasis. Niet water, maar aardgas maakt onze energiecentrale in Sindelfingen schoner. In zes jaar tijd werd de uitstoot van zwaveldioxyde met meer dan negentig procent gereduceerd. Wij zijn bijzonder trots op onze nieuwe productie-installaties in Rastatt. Daar hebben wij, door gebruik te maken van alle momenteel ter beschikking





staande technische mogelijkheden, waarschijnlijk de ekologisch meest doordachte automobielfabriek ter wereld gebouwd. Natuurlijk streven wij ook naar een effectiever hergebruik van onze auto's. Steeds vaker worden kunststof onderdelen al vóór de montage gemerkt om later een recycling naar soort mogelijk te maken. Nu al vervaardigen wij vloermatten, dashboardkastjes en vele andere componenten uit recyclebaar materiaal. Bij het verchromen van karrosseriedelen kon het verlies van grondstoffen van 117 gram per vierkante meter verchroomd oppervlak worden teruggebracht tot slechts twaalf gram. Het waterverbruik bij de productie daalde in de laatste jaren zelfs van 22 kubieke meter naar vier kubieke meter per eenheid. En wij zijn bezig met het installeren van gesloten watercircuits in onze fabrieken, zodat er in de toekomst vrijwel geen afvalwater meer onze fabriek verlaat. Zulke maatregelen zijn natuurlijk niet goedkoop en vereisen vaak vele jaren van onderzoek. Maar zij zijn voor ons milieu dringend noodzakelijk. En wij doen alles wat in ons vermogen ligt om hieraan onze bijdrage te leveren. Want wij voelen ons niet alleen verplicht aan de Ster, die sedert 1909 ons merksymbool is, maar ook aan de planeet waarop wij leven.

Met een Mercedes-Benz beschikt u over meer dan een auto die u net zo ontspannen op de plaats van bestemming brengt als u bent vertrokken. De ontspannende werking is al merkbaar als u nog niet eens rijdt. Tenslotte vragen uw beroep en andere activiteiten waarschijnlijk zoveel van uw energie, dat u ook niet nog eens veel tijd aan uw auto kunt besteden. Daarom hebben wij ervoor gezorgd, dat een Mercedes-Benz geen per-



Wij nemen de zorg voor uw auto voor onze rekening. U hoeft er alleen maar mee te rijden.

manent aandachtspunt in uw agenda wordt. Dat begint al bij zijn spreekwoordelijke betrouwbaarheid, die hem meer dan eens op de beste plaatsen in de pechstatistieken heeft gebracht. Dit geeft u de zekerheid, dat een bezoek aan de werkplaats ook in de toekomst zelden zal voorkomen.

Mocht dit echter toch gebeuren, dan zorgen de vakmensen van Mercedes-Benz voor een zo kort mogelijk oponthoud. Om het u ook verder zo makkelijk mogelijk te maken, hebben wij onze eigen lease-maatschappij, Mercedes-Benz Leasing. Deze kan u al van dienst zijn bij de aanschaf van uw Mercedes-Benz. Als u dat wenst, kan Mercedes-Benz Leasing - via uw eigen Mercedes-Benz dealer - alle formaliteiten inzake financiering of leasing voor u afwikkelen. Mercedes-Benz heeft voor haar cliënten ook een eigen credit-

Waar u ook met uw Mercedes-Benz rijdt, onze service-organisatie staat paraat.



card. De door Mercedes-Benz samen met Eurocard ontwik-

kelde Mercedes Card wordt door alle

Mastercard- en Eurocard-kontraktanten

over de gehele wereld geaccepteerd en biedt u een skala van extra ser-

vicfaciliteiten. Uw Mercedes-Benz dealer (nog niet invoegen in

België) zal u hierover gaarne uitvoerig informeren. Bij onze voorstelling van een echt

goede auto behoort echter nog meer: mocht u ondanks alles toch eens pech krijgen, dan

kunt u een beroep doen op de unieke Mercedes-Benz service die u in heel Europa, vier

jaar lang, assistentie verleent. Daarom ook kunnen al onze cliënten in Europa over een

dicht servicenet van zo'n 2.400 steunpunten beschikken. Daarnaast bieden wij u in

vele Europese landen de Service 24h voor noodgevallen. Over deze service kunt u 24

uur per dag beschikken, ook op zon- en feestdagen. Tenslotte doen technische proble-



*Eén telefoontje en onze
servicewagen komt
eraan.*



men zich niet alleen tijdens de normale

werkuren voor. Eén telefoontje aan de

betreffende centrale is voldoende om

snel te worden geholpen.

De hoogwaardige techniek
van de Limousines 200-400.

Als Mercedes-Benz besluit een uiterst succesvolle serie te aktualiseren, streven wij er naar alle individuele wensen van onze cliënten te honoreren. Daarom worden de Limousines 200-400 van Mercedes-Benz vanaf nu in twaalf basisvarianten gebouwd. En die bieden wij dan weer in een groot aantal uitvoeringen aan. Zodat iedereen die voor een Mercedes-Benz kiest, geen konfektie-auto krijgt maar een Mercedes-op-maat. Eén element hebben de nieuwe benzinemodellen - uitgezonderd de 300 E 4MATIC - gemeen: de vierkleppen-techniek. Deze verhoogt het rijplezier bij een nog gunstiger brandstofverbruik en verder gereduceerde uitstoot van schadelijke stoffen. De Limousines 200-400 vormen geen kompromis tussen verantwoordelijkheid en rijplezier, maar de vertaling van het technisch haalbare in beide opzichten. Een ander belangrijk punt is de veiligheid. Onze in meer dan vijftig jaar eigen veiligheidsonderzoek opgedane ervaringen zijn bij de ontwikkeling in deze modellen verwerkt. Zoals de Airbag voor de bestuurder, de gordelspanners en het ABS - en wel standaard. Want veiligheid mag geen kwestie van meerprijs zijn.

200 E

220 E

280 E

300 E
4-MATIC

320 E

400 E

200 D

250 D

250 D
TURBO

300 D

300 D
TURBO

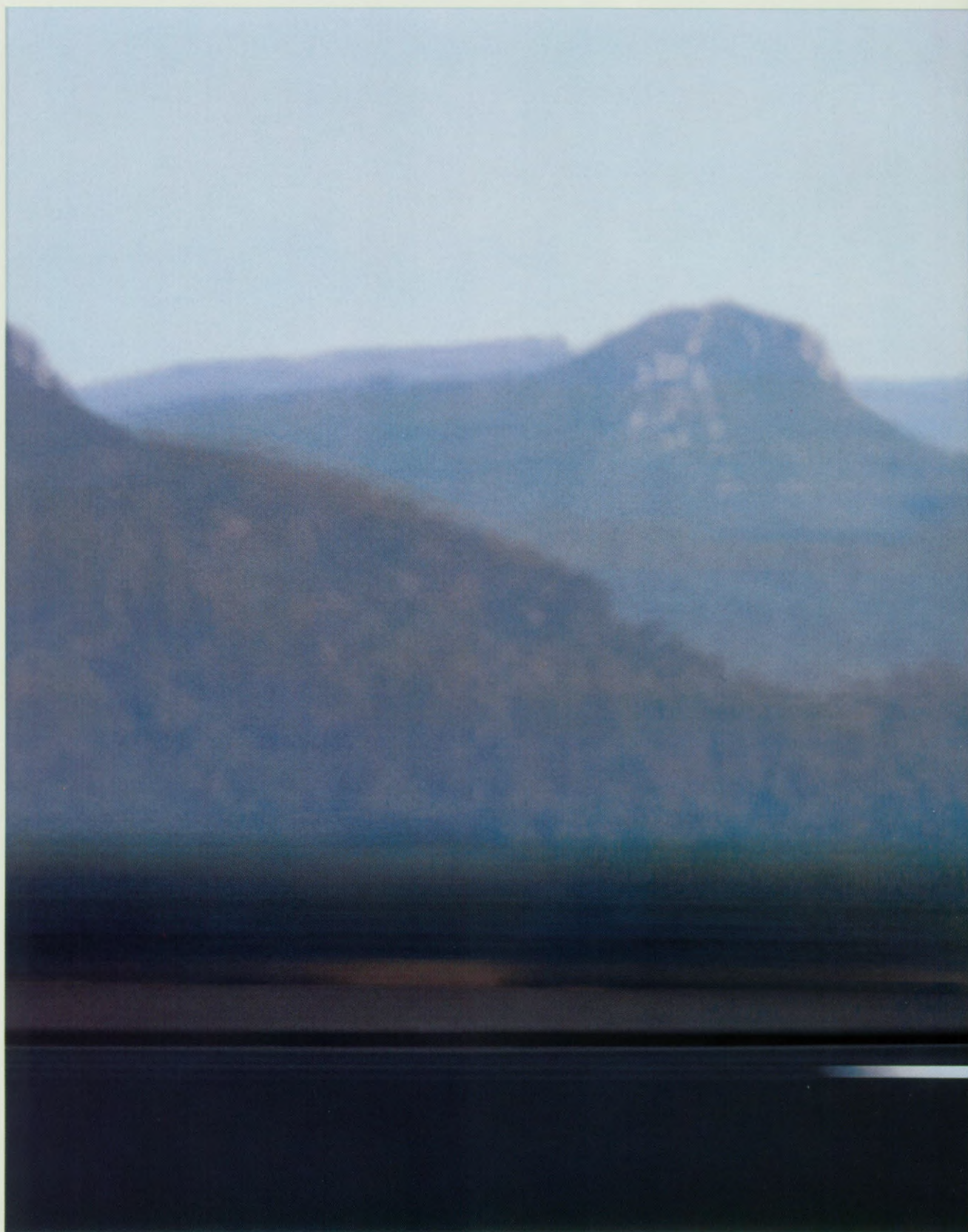
300 D
TURBO
4-MATIC

3000
11980
4 MATIC

FOOD
DEPT

000E

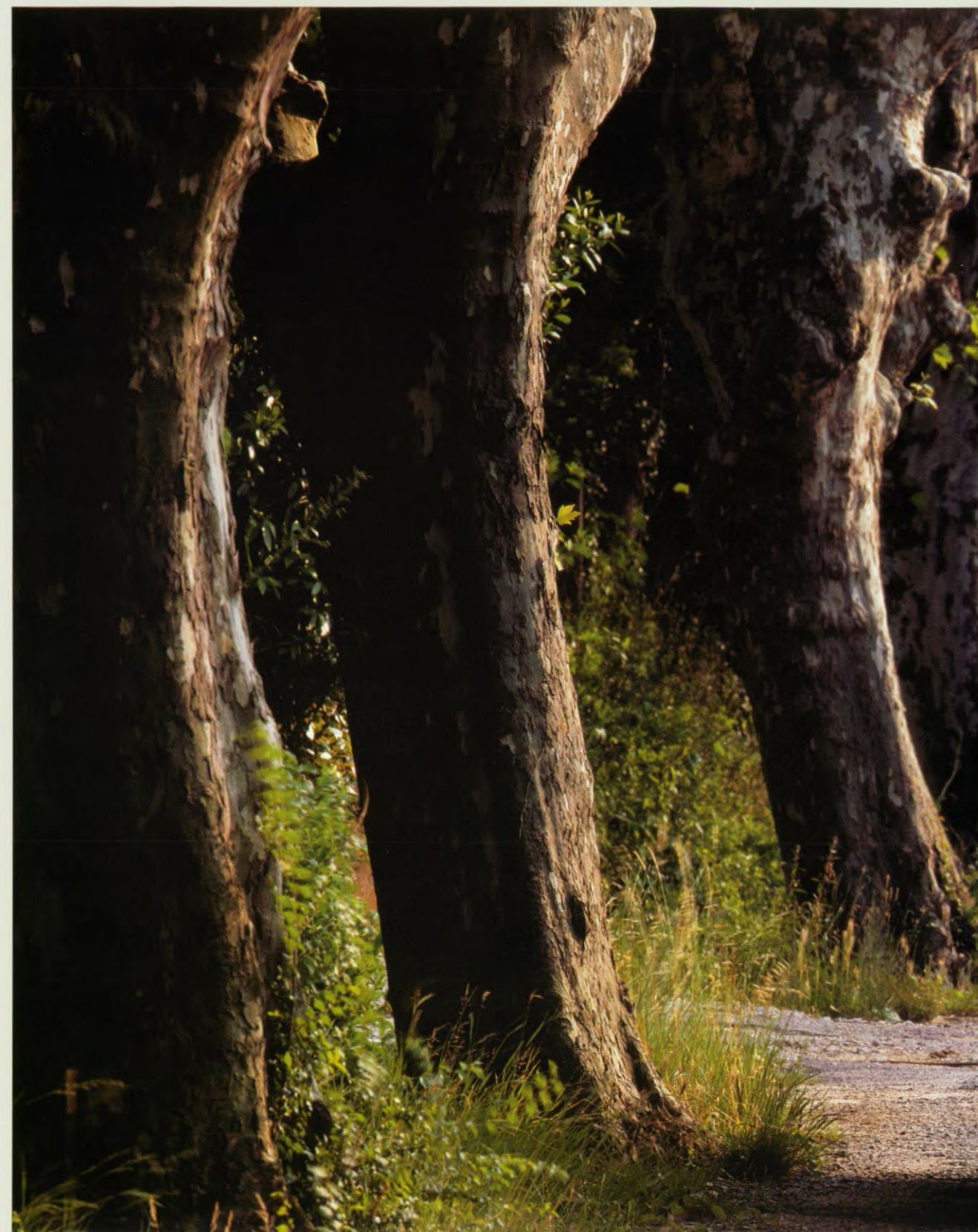


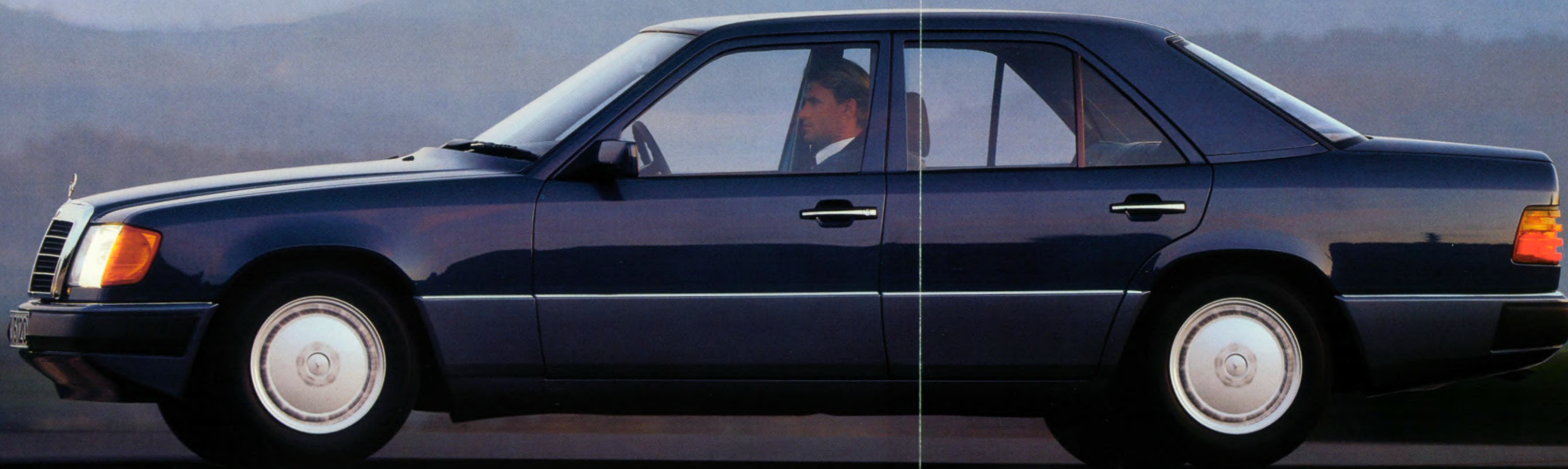


*Onder de motorkap:
de nieuwe motoren met
ingebouwd rijplezier.*



De Limousines 200-400 van Mercedes-Benz blijven met hun uitlaatgasemissies onder de strengste wettelijke normen. Tenslotte willen wij ook over honderd jaar nog auto's bouwen.





*De nieuwe krachtbronnen verrassen met
zowel hun grote trekkracht als de
geoptimaliseerde uitlaatgaswaarden.*



Een hoge waardevastheid, een laag verbruik en toch geen typische Diesel: de 300 D.



*Er is weliswaar maar één Ster, maar
dit merkebeeld biedt een passende
automobiel voor elke smaak.*



De Mercedes-Benz 320 E: puur temperament uit zes cilinders en een cilinderinhoud van 3,2 liter.



Alleen een automobilist die heel ontspannen achter het stuur zit, kan zich volledig op het verkeer concentreren.





*In dit interieur
is comfort troef.*







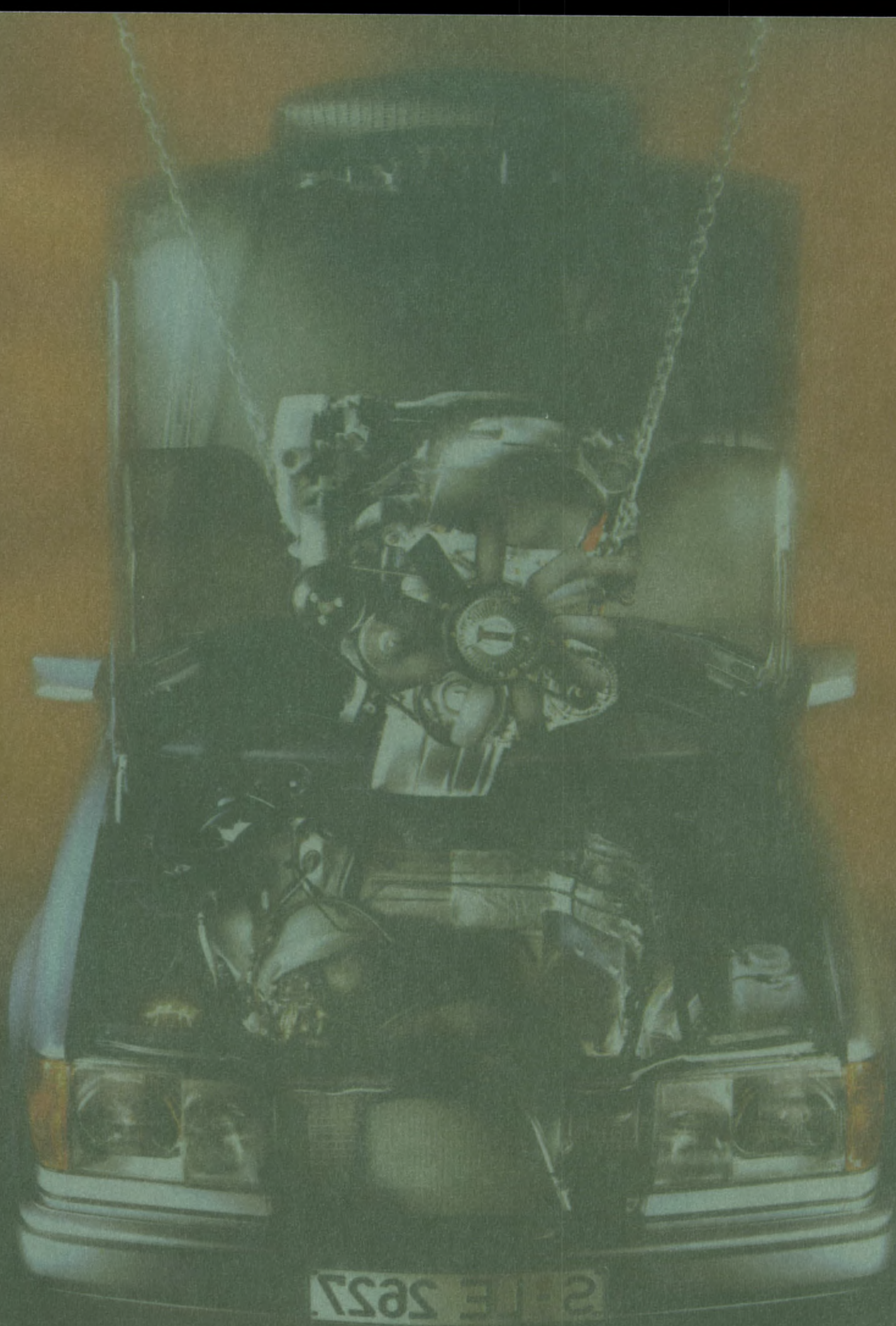


*Voor entertainment en understatement:
de 205 kW (278 pk) sterke acht-cilinder
motor. In een vertrouwde "verpakking".*



Rijplezier, milieubewustzijn, veiligheid.
De Limousines 200-400 van Mercedes-Benz.







Toen Karl Benz ruim honderd jaar geleden zijn eerste motor bouwde, ontwikkelde deze krachtbron uit een cilinderinhoud van meer dan drie liter een respectabele 0,6 pk. Twintig jaar later, in 1911, vestigde de "Blitzen-Benz" een snelheidsrekord dat jarenlang niet werd overtroffen. Een paar zaken die wij inmiddels hebben bijgeleerd, vindt u op de volgende pagina's en vanzelfsprekend in de 200-400 serie.

Vierkleppen-techniek

Bij de vierkleppen-techniek heeft elke cilinder van de motor niet slechts twee kleppen, maar vier: twee inlaatkleppen voor het brandstof/lucht-mengsel en twee uitlaatkleppen voor de uitlaatgassen. Het voordeel van deze techniek, een hoog vermogen in het hoge toerengebied, ging tot dusver echter altijd

De luchtmassameter zorgt voor een optimaal brandstof/luchtmengsel.



ten koste van het koppel bij lage toerentallen. Om deze reden hebben de nieuwe Limousines 220-400 met benzinemotor een inlaat-nokkenas die, afhankelijk van de belasting en het toerental, automatisch wordt versteld, zodat de inlaatkleppen steeds op de optimale tijdstippen worden geopend en gesloten. Daardoor hebben de motoren alle normale voordelen van de vierkleppen-techniek en nog meer: een hoog koppel in het lage- en middentoerengebied, alsmede minder schadelijke stoffen in de uitlaatgassen.

Vier-cilinder benzinemotoren

De vier-cilinder benzinemotoren

De motor van de 220 E met vierkleppen-techniek: meer vermogen bij verbeterde uitlaatgas-emissies en een gunstig verbruik.

Dit variabele inlaatspruitstuk veroorzaakt drukimpulsen en zorgt daardoor bij de zes-cilinder benzinemotoren voor een verbeterde cilindervulling.

vindt u in de Mercedes-Benz 200 E en 220 E. Beide krachtbronnen zijn lijnmotoren met vierkleppen-techniek, volledig elektronisch geregelde inspuits- en ontstekingsystemen in één regelunit geïntegreerd, een dwarsstroom-cilinderkop en twee bovenliggende nokkenassen. De inlaat-nokkenas van de Mercedes-Benz 220 E is verstelbaar, wat onder anderen voor een hoog kop-uitstekende balanceringsgarandeert een zeer rustige loop. En de geregelde drieweg-katalysator van de derde generatie neemt voor een lange periode de reiniging van de uitlaatgassen voor zijn rekening.

Zes-cilinder benzinemotoren

De Mercedes-Benz 280 E en 320 E zijn uitgerust met zes-cilinder lijnmotoren met vierkleppen-techniek en twee bovenliggende nokkenassen. Voor een hoog koppel bij lage toerentallen zorgen de verstelbare inlaat-nokkenas en de variabele inlaat. Voor schone uitlaatgassen zorgt een geregelde drieweg-katalysator en voor een verdere vermindering van schadelijke stoffen de se-



kundaire luchtinblazing. Karakteristiek voor de zes-cilinder motoren zijn de "stille kracht", het enorme koppel bij lage toerentallen en het hoge vermogen. Desalniettemin blijft het brandstofverbruik verbaazingwekkend laag. De oorzaak van deze zo gunstige verhouding tussen vermogenskarakteristiek en verbruik is het perfecte samenspel tussen alle elementen van de volledig elektronische motorregeling.

Acht-cilinder benzinemotor

De acht-cilinder motor, die in de Mercedes-Benz 400 E wordt gemonteerd, beschikt eveneens over vierkleppen-techniek, twee bovenliggende nokkenassen per cilinderkop en het gehele scala aan moderne motortechniek, dat reeds alle andere krachtbronnen in deze serie hun superieure karakter verleent. Daarbij komt natuurlijk nog een reeks andere voordelen die een acht-cilinder motor kan bieden, zoals bij voorbeeld een uiterst soepele loop en een vermogen, dat wij in alle bescheidenheid als voldoende mogen aangeven. Verder is de 400 E uitgerust met een zoge-



Een echte "krachtbron": de achtcilinder motor van de 400 E.

naamde CAN-databus. De tot het management van de motor en de aandrijving behorende elektronische regelunits zijn via de databus onderling gekoppeld en communiceren permanent met elkaar.

Enkelvoudige riemaandrijving

In plaats van door meerdere, verschillende V-snaren worden de hulpaggregaten van alle motoren door een enkelvoudige riem aangedreven. Een automatische spanner zorgt daarbij steeds voor een gelijkblijvende spanning. Het voordeel van deze enkelvoudige aandrijving is de garantie van een betrouwbare en onderhoudsvrije werking bij een aanzienlijk langere levensduur alsmede een kortere motorlengte.

Hydraulische klepspelingscompensatie

Door motorolie op druk gehouden elementen in de klepstoters zorgen automatisch en permanent voor de korrekte instelling van de klepspelings en daardoor ook voor reductie van het motorgeluid en de slijtage. Een ander voordeel van de hydraulische klepspelingscompensatie is, dat de klepspelings onder alle be-



drijfsomstandigheden steeds optimaal is ingesteld.

Oliefilter/olieafzuiging

Bij alle Mercedes-Benz personenwagenmodellen is het oliefilter niet zoals gebruikelijk hangend onder de auto maar staande gemonteerd. Daardoor is het filter in de motorruimte van bovenaf gemakkelijk bereikbaar. De reiniging van de olie geschiedt door een gekombineerd filterelement in het filterhuis. Hier-

Een optimale verstuing van de brandstof voor elke cilinder: de verstuiver.



bij gaat de hoofdstroom door een papieren, de parallelstroom door een katoenen vulling. Alleen het filterelement dient te worden vervangen. En dat gaat heel gemakkelijk. Ook zijn alle motoren zodanig gekonstrueerd, dat bij het olieerversen de gebruikte olie via de peilstaafhuis kan worden opgezogen. Daardoor is het olieerversen niet alleen gemakkelijker, maar ook schoner en goedkoper.

Het nieuwe ontstekingssysteem heeft geen bewegende delen meer.



Motoroliepeil-kontrolle

Een in het karter geïnstalleerde dynamische sensor waarschuwt voor een te laag oliepeil. Deze sensor werkt volgens het vlotterprincipe: vóórdat het oliepeil onder de minimale stand daalt, gaat er in het kombi-instrument een lampje branden. Als deze waarschuwing wordt gegeven, dient onmiddellijk het oliepeil te worden gecontroleerd en, indien nodig, olie te worden bijgevuld.

Ventilator

Met behulp van een visko-koppeling wordt de ventilator pas ingeschakeld, als de koelvloeistof een bepaalde temperatuurbovengrens heeft bereikt. Hij werkt dan net zo lang totdat de temperatuur weer tot een bepaalde waarde daalt. Dat bespaart enerzijds brandstof, want

een ventilator die niet permanent is ingeschakeld, vraagt ook geen aandrijfvermogen. En anderzijds wordt ook het ventilatorgeruis gereduceerd. De visko-koppeling is bovendien volledig onderhoudsvrij.

Dieselmotoren

Wie veel rijdt, rijdt vaak een Diesel. Want auto's met dieselmotoren zijn vaak waardevaste en servicevriendelijke partners. De Mercedes-Benz dieselmodellen zijn zuinig, hebben een lange levensduur en zijn dank zij de volledige inkapseling van de motor zo stil, dat men nauwelijks nog het onderscheid kan maken tussen de diesel- en de benzineuitvoering. De uitstoot van roetdeeltjes is door een verbeterd verbrandingsproces verder gereduceerd. Alle nieuwe dieselmotoren van Mercedes-Benz beschikken bovendien over een elektronisch geregelde aanpassing van het stationair toerental.

Vier-, vijf- en zes-cilinder dieselmotoren

De Diesels van Mercedes-Benz worden met de als extra leverbare uitlaatgasrecirkulatie en de oxydatiekatalysator als bijzonder emissiearm aangemerkt. De Mercedes-Benz dieselmotoren staan bekend om hun opmerkelijk lage verbruik. Voor wat betreft souplesse, comfort en temperament, evenals de uitzonderlijke servicevriendelijkheid is een Diesel nauwelijks nog te onderscheiden van een benzinemodel.



Het hart van elke turbomotor: de turbokompressor.



Turbodiesel

De vijf- en zes-cilinder motoren met turbokompressor zijn qua dynamiek en souplesse zonder meer vergelijkbaar met een benzinemotor. Het maximum koppel van beide motoren is al beschikbaar bij 2400 t/min. Daarbij zorgt een in de turbokompressor geïntegreerde overdrukklep reeds vanaf 2000 t/min voor een konstante laaddruk.

Brandstofvoorverwarming

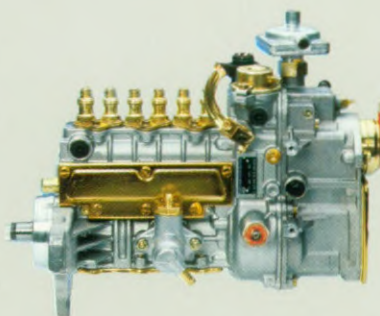
Het verstopen van het brandstoffilter bij koud weer komt bij de Mercedes-Benz dieselmodellen al lang niet meer voor. In de winter bij voorbeeld, als de buitentemperatuur onder een bepaalde waarde daalt, wordt de dieselbrandstof vóór het brandstoffilter eerst door een warmtewisselaar geleid en daardoor verwarmd. Door deze voorziening daalt de temperatuur niet meer onder de waarde waarbij de paraffine in de dieselbrandstof gewoonlijk samenklontert. Daardoor worden verstoppingen in het brandstoffilter voorkomen.

Hydraulisch gedempte motorophanging

De hydraulisch gedempte motorophanging zorgt ervoor, dat ongewenste trillingen in het geheel niet op het voertuig worden overgebracht. Men zou kunnen zeggen, dat

De twee-liter dieselmotor: qua zuinigheid een "voorbeeldige Diesel".

de motor praktisch "in olie gelagerd" is. De trillingen van de motor worden op deze manier duidelijk opgevangen en het motorgeluid aanzienlijk gereduceerd. En daardoor wordt het comfort bij het rijden in een Mercedes-Benz verhoogd.



Hier wordt de optimale hoeveelheid brandstof naar de inspuitsverstuivers gevoerd.

Automatische vier-versnellingsbak

Alle personenwagens kunnen bij Mercedes-Benz als extra worden uitgerust met een automatische versnellingsbak. Bij de Mercedes-Benz 300 D TURBO, 300 D TURBO 4MATIC en natuurlijk bij de 400 E is een automatische vier-versnellingsbak standaard. Bij alle modellen met benzinemotoren en automatische versnellingsbak kunt u uw rijprogramma zelf kiezen. Door middel van een schakelaar op de middenconsole bepaalt u uit twee program-

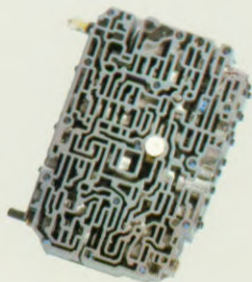
Voor de snelstartinstallatie zijn speciale gloeibougies nodig.



ma's bij welk toerental de transmissie opschakelt: S (Standaard) en E (Economy). In de stand S schakelt de automaat normaal, in de E-stand schakelt hij al bij lagere toerentalen op. Dat maakt een nog rustiger en comfortabeler rijstijl mogelijk. Bovendien wordt het geluidsniveau gereduceerd evenals het brandstofverbruik. De uitstoot van schadelijke uitlaatgassen wordt geringer en het weggrijden op een gladde weg verbeterd.

Automatische vijf-versnellingsbak

Als eerste Duitse automobielfabrikant heeft Mercedes-Benz de als extra leverbare automatische vijf-versnellingsbak geïntroduceerd. Deze is voor de modellen 280 E en 320 E leverbaar. De eindoverbrenging is zodanig gekozen, dat de topsnel-

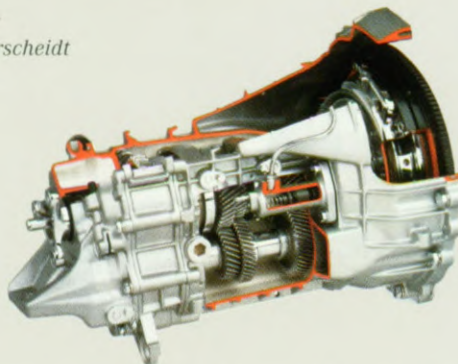


Zo ziet het "brein" van een automatische versnellingsbak eruit: het hydraulische regelhuis.

heid van de wagen in de vijfde versnelling wordt bereikt. Daaruit resulteren enkele voordelen met betrekking tot het rijcomfort, zoals bijvoorbeeld het lagere geluidsniveau,



De automatische vier-versnellingsbak onderscheidt zich door bijzonder soepel schakelen.



Korte schakelstagen en gemakkelijk schakelen bij de vijf-versnellingsbak.

maar ook het brandstofverbruik wordt positief beïnvloed door de automatische vijf-versnellingsbak. Er wordt een lager verbruik bij konstante, hoge kruissnelheden bereikt.

Vijf-versnellingsbak

Alle Limousines 200-320 zijn standaard uitgerust met een vijf-versnellingsbak (uitgezonderd de 300 D TURBO, de 300 D TURBO 4MATIC en de 400 E). Evenals bij de automatische versnellingsbak is de eind-

overbrenging zodanig gekozen, dat de topsnelheid in de vijfde versnelling wordt bereikt. De harmonisch gespatieerde vijf-versnellingsbak is zeer gemakkelijk te schakelen en heeft korte schakelwegen.

Koppeling

Om te voorkomen, dat motortrillingen op de versnellingsbak worden overgedragen, hebben wij de motoren vanaf 2,2 liter cilinderinhoud en handgeschakelde versnellingsbak van een zogenaamd tweekomponentenvlieg wiel voorzien. De koppeling wordt hydraulisch bediend en een automatische nastelling zorgt permanent voor de optimale instelling van de speling en een geringere slijtage.



Bij de automatische versnellingsbakken kunt u uit twee rijprogramma's kiezen.

Eén van de basisprincipes van Mercedes-Benz is de bescherming van de planeet, waarop wij leven. Daarom houden onze ingenieurs bij alle ontwikkelingen en verbeteringen van het begin af aan niet alleen rekening met de economische, maar ook consequent met de ekologische gezichtspunten. En niet uitsluitend met betrekking tot de produktie of de uitrusting, maar ook al in de konstruktiefase.

Katalysator

Als eerste Duitse autofabrikant heeft Mercedes-Benz al in 1986 de geregelde drieweg-katalysator bij



De geregelde drieweg-katalysator van de derde generatie.

alle personenwagens met benzine-motor standaard ingebouwd (in de BRD). Deze katalysator vermindert de emissie van schadelijke stoffen



En als extra bij de Diesel-modellen leverbaar: de Oxykat.

in vergelijking met een voertuig zonder katalysator met cirka negen-

tig procent. Nu komen onze racewagens niet eens meer zonder katalysator op het circuit. Natuurlijk werken wij verder aan de verbetering van de katalysator-technologie. Een onderdeel dat het milieu in grote mate ontlast, mag ook geen belasting veroorzaken als het aan het einde van zijn levensduur komt. Daarom nemen wij oude katalysatoren weer terug.

Oxydatie-katalysator en uitlaatgasrecirkulatie

De als extra leverbare oxydatie-katalysator reduceert bij personenwagens met dieselmotor het aandeel koolmonoxyde in de uitlaatgasen. Tegelijkertijd wordt ook de uitstoot van roetdeeltjes aanzienlijk vermindert. Daarbij wordt de uitlaatgas-recirkulatie gemonteerd. Deze brengt de emissies van schadelijke stoffen nog verder terug. Daarbij wordt een deel van de uitlaatgassen weer via het inlaatspruitstuk naar de motor terugge-

voerd. Omdat op die manier het zuurstofaandeel wordt verminderd, dalen de temperaturen en daarmee ook de NO_x-emissies.

Recyclebare materialen

Wij investeren veel in het onderzoek naar nieuwe recyclingmethoden, om afval zoveel mogelijk te vermijden en natuurlijke hulpbronnen te sparen. Want wij kunnen het ons simpelweg niet veroorloven iets weg te gooien wat nog kan worden gebruikt. Afval bij voorbeeld, dat tijdens de produktie ontstaat, wordt consequent weer in de materiaalkringlopen opgenomen. En waar mogelijk worden nu al komplette componenten van recyclebare materialen vervaardigd. Zo bestaan bij voorbeeld de dashboardkastjes uit oud papier en delen van de vloermatten uit hergebruikte kunststof. Dat ekologie ook economisch kan zijn, wordt bewezen met de recycling van katalysatoren, waarbij edele metalen als platina en rhodium worden teruggewonnen.



Geluidsdemping

Om ook de geluidsemissies te verlagen, hebben wij bij de Diesel-modellen de motor en de versnellingsbak volledig ingekapseld. De motorkap en de naden rondom de koplampen worden bovendien door rubber profielen afgedicht. Daarom kunt u onze Diesels akoestisch nauwelijks nog van een benzinemodel onderscheiden.

Lakprocédé

Bij het lakprocédé in onze fabrieken zijn wij door het gebruik van zogenaamde lakken op waterbasis erin geslaagd het aandeel van de schadelijke oplosmiddelen tot een minimum te beperken. Bij deze laksoorten worden de organische oplosmiddelen grotendeels door water vervangen. Over enkele jaren zullen wij zover zijn, dat alleen nog laksoorten op waterbasis worden gebruikt.

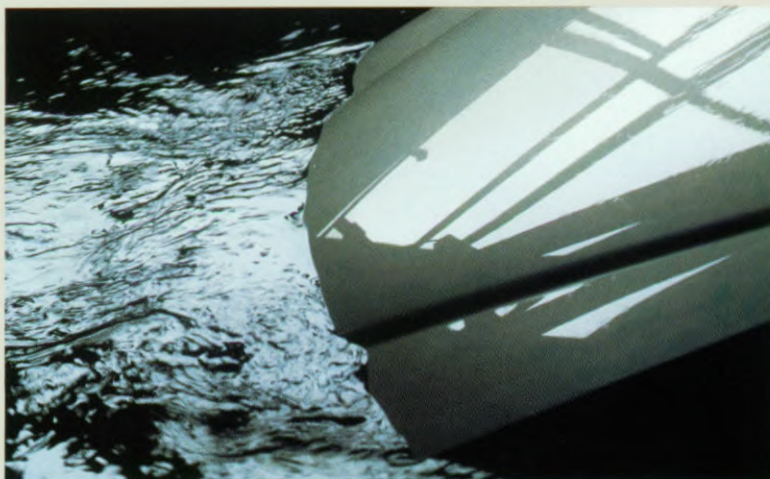
Akku

Om een bijdrage aan de besparing op grondstoffen te leveren, zijn de akku's van onze automobielen steeds verder geperfectioneerd. Zo



Akku's kunnen tegenwoordig compleet worden hergebruikt.

is in de laatste jaren de energieafgifte van onze akku's met 17 procent gestegen - de levensduur is zelfs met tachtig procent verlengd. Om milieuvervuiling door lood te voorkomen, worden ingezamelde Mercedes-Benz akku's in gesloten kringlopen afgevoerd en volledig



Door het gebruik van laksoorten op waterbasis wordt het aandeel schadelijke oplosmiddelen tot een minimum gereduceerd.

hergebruikt. Niet alleen het milieu wordt op die manier gespaard, maar ook nog de portemonnee: want de in een Mercedes-Benz gemonteerde akku's zijn namelijk onderhoudsvrij.

Bescherming tegen corrosie

Naarmate de levensduur van uw auto langer is, worden de gebruikte grondstoffen beter benut. Daarom besteden wij veel aandacht aan de bescherming tegen corrosie. Op plaatsen waar mogelijk roestvorming kan optreden, wordt galvanisch verzinkt plaatstaal toegepast. Opdat er ook niets van binnenuit

kan doorroesten, werd de conservering van de holle ruimten verbeterd. De wielkasten zijn door kunststof schalen beschermd, zodat de beschermingslaag niet door steenslag kan worden beschadigd. Het lakprocédé met de in meerdere lagen opgebrachte lak biedt ook een duurzame

bescherming en optimale lakkwaliteit.

Remvoeringen

Zoals alle modellen van Mercedes-Benz, zijn ook de Limousines 200-400 uitgerust met volledig asbestvrije remvoeringen. Ook zijn vanzelfsprekend alle koppelingsvoeringen en de lamellen van de automatische versnellingsbakken alsmede alle pakkingen

asbestvrij.



Het actief koolfilter zuigt de benzinedampen op en voert ze bij lopende motor naar het brandstofsysteem terug.

De Limousines 200-400 van Mercedes-Benz bieden vanzelfsprekend een royaal interieur met plaats voor vijf passagiers die ook tijdens langere ritten comfortabel kunnen reizen. Maar comfort betekent voor ons méér dan veel ruimte. Het zijn met name de zinvolle details, die de taak van de bestuurder verlichten en de medepassagiers het reizen aangenamer maken.

Zitplaatsen

De ergonomisch vormgegeven zitplaatsen bieden zowel voor- als achterin een goede zijdelingse steun. En wel op de plaatsen waar dat nodig is: ter hoogte van de lendenen en heupen. Op schouderhoogte heeft u een royale bewegingsvrijheid. De bestuurderszitplaats is in de hoogte verstelbaar evenals de zitkussenhoek. De soepele bekleding van alle zitplaatsen biedt ontspannend comfort. Tenslotte moet u zich ook tijdens lange ritten prettig voelen.

Elektrische verstelling van de zitplaatsen

Met een symboolschakelaar in de deurbekledingen kunt u gemakkelijk de zithoogte, de zitkussenhoek, de stand van de rugleuning, de verstelling in langsrichting van de voorzitplaatsen en de hoofdsteunen instellen. Zo kunt u moeiteloos met één schakelaar de door u gewenste zithouding kiezen.



Met deze symboolschakelaar bedient u op simpele wijze de verstelling van de zitplaats.



Verwarming en ventilatie

Het elektronisch geregelde verwarmings- en ventilatiesysteem zorgt voor een tochtvrije en traploos regelbare toevoer van warme en frisse lucht. Een viertraps aanjager verzorgt de voetenruimte voor- en achterin alsmede de voorruit en de zijruiten. De luchtstroom van de twee ventilatieroosters in het midden van het dashboard kan in elke gewenste richting worden ingesteld en daarbij traploos worden geregeld. De temperatuur kan voor de

bestuurder en voorpassagier afzonderlijk worden ingesteld.

Standverwarming

Bij de als extra leverbare verwarming kunnen door middel van een schakelklok twee inschakeltijden worden ingesteld. Zelfs hartje winter stapt u in een behaaglijk warme auto en zijn de ruiten niet bevroren. Door de voorverwarmde koelvloeistof wordt de motor gespaard: geen koude start, dus minder slijtage.

De temperatuur is voor de bestuurder en de voorpassagier afzonderlijk in te stellen.



Interieurverlichting

Om te voorkomen dat u bij het in- en uitstappen in het donker naar het deur- of kontaktslot moet zoeken, is de interieurverlichting voorzien



van een vertragsrelais.

Stuurbekrachtiging

De stuurbekrachtiging begint zijn werking bij draaiende motor. Parke- ren of manoeuvreren wordt daar- door veel gemakkelijker. Boven- dien voorkomt een hydraulische stuurschokdemper de overdracht van trillingen en schokken op het stuurwiel.

Centrale vergrendeling

Alle deursloten, het kofferdeksel- slot en de tankdop kunnen door de standaard centrale vergrendeling snel en veilig worden afgesloten.

Het systeem funk- tioneert via de sloten van de deur van de bestuur- der en de voorpassagier, als- mede het kofferdek-

sel. U steekt een- voudig de sleutel in het slot en alle andere sloten worden door de vergrendeling gesloten of geopend. Bij auto's met elektrische zijruitopeners en elektrisch schuif-/kantel- dak is de komfortsluiting zinvol. Als u na het uitstappen uw sleutel even in de vergrendelingspositie houdt, worden alle nog openstaande zijruit- en het schuifdak automatisch gesloten.

Tempomat

Op langere trajekten met een kon- stante snelheid neemt de als extra leverbare Tempomat het werk van uw rechtersvoet over. U hoeft slechts de door u gewenste snelheid (hoger dan 40 km/h) via een hendel aan het stuur in te stellen en de Tempomat houdt deze dan exakt aan en wel net zo lang tot u gas geeft, remt of de Tempomat weer uitschakelt.

De verwarming van de ruite- sproeier- vloeistof is standaard.



De als extra leverbare infrarood-bediening van de centrale vergrendeling opent of sluit uw Mercedes-Benz op afstand af.

Niveauregeling

Om bij belading de achterzijde van de auto altijd op hetzelfde niveau te houden, wordt de aktuele belasting van de achteras geregistreerd en de achterzijde van de wagen door de oliedruk-gestuurde niveauregeling dienovereenkomstig verhoogd of verlaagd. Daarbij blijven het veer- komfort en het rijgedrag nagenoeg ongewijzigd. De niveauregeling is bij de Limousines 200-400 als extra leverbaar.

Elektrische zijruitopeners

Eén druk op de knop is voldoende om de ruiten van uw Mercedes-Benz te openen en te sluiten. De als extra leverbare elektrische zijruitope- ners zijn uitgerust met een snelbe- diening. Om een ruit geheel te ope- nen, kan worden volstaan met een lichte druk door een gedefinieerd drukpunt heen. Dit is slechts één van de vele details die in een Merce- des-Benz de taak van de bestuurder verlichten en zo voor het karakteris- tieke Mercedes-Benz comfort zor- gen.

Als u voor uw Mercedes-Benz een sport-uitvoering wenst, dan bieden wij u daarvoor verschillende mogelijkheden aan. Want tuning moet méér inhouden dan geslaagde kosmetische aanpassingen. Daarom leveren wij zowel sport-uitvoeringen als AMG-tuningpakketten direkt af fabriek. Want voor een uitstekende tuning is een grondige kennis van de auto nodig. En wie kent een Mercedes-Benz beter dan onze eigen ingenieurs?

AMG

Al meer dan twintig jaar bouwt AMG op Mercedes-Benz. In de letterlijke betekenis van het woord. Zowel de technische motor-tuning alsook het individuele design dragen ertoe bij, dat u van meet af aan een heel persoonlijke Mercedes-Benz rijdt. Ongeacht of u nu de voorkeur geeft aan een optische tuning of aan hogere prestaties, uw AMG-Mercedes is in



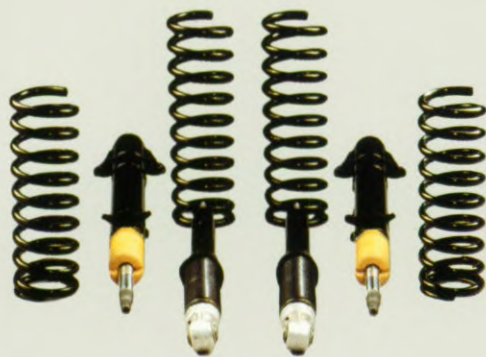
Het met leder overtrokken sportstuur.

elk geval allereerst een Mercedes-Benz. Daarom geven wij op de AMG-Mercedes bovendien nog alle originele Mercedes-Benz garanties.

Sportzetels

Wie een sportieve wagen rijdt, wil ook graag sportief zitten. Eén van de beste mogelijkheden daartoe bieden wij u direkt af fabriek: sportzetels voor de bestuurder en de voorpassagier en individueel vormgegeven zitplaatsen voor de achterpassagiers. Wij hebben ze speciaal ontwikkeld volgens de eisen die een sportieve rijstijl stelt. Door hun uit-





Met een sport-onderstel van Mercedes-Benz heeft u ook bij een dynamische rijstijl een optimaal wegligging.

gesproken zijwaartse steun bieden deze zitplaatsen ook bij een temperamentvolle rijstijl voldoende houvast, beperken echter noch de bestuurder noch de passagiers in hun bewegingsvrijheid. Deze zitplaatsen zijn voorzien van hoogwaardige bekleding in een sportief ruitdessin. Wilt u een nog eleganter interieur, dan kunnen wij als extra de uitvoering in leder leveren.

Lederen stuurwiel

Het Mercedes-Benz sportstuur is circa tien millimeter kleiner dan u gewend bent. Vanzelfsprekend is er altijd nog ruimte genoeg voor de grote in het stuurwiel geïntegreerde, standaard Airbag. En voor een veilige grip zijn het stuurwiel evenals het schakelhendel uitgevoerd met handmatig gestikt nappa-leder.

Sport-onderstel

Om een auto een sportief karakter te geven, kan niet worden volstaan met het verlagen van de karrosserie. Want dat leidt er vaak toe, dat het totale rijgedrag verandert en dat er rij-eigenschappen ontstaan die als onaangenaam worden ervaren. Als u dus een Mercedes-Benz met sport-onderstel bestelt, verlagen wij niet alleen het onderstel met ongeveer twintig millimeter, maar passen daar de gehele afstemming op aan. Een lager zwaartepunt en een twintig procent straffere verings- en demperkarakteristiek zorgen dan niet alleen voor een aanzienlijke vermindering van de opwaartse krachten maar vooral voor een optimale wegligging, ook in extreme situaties.

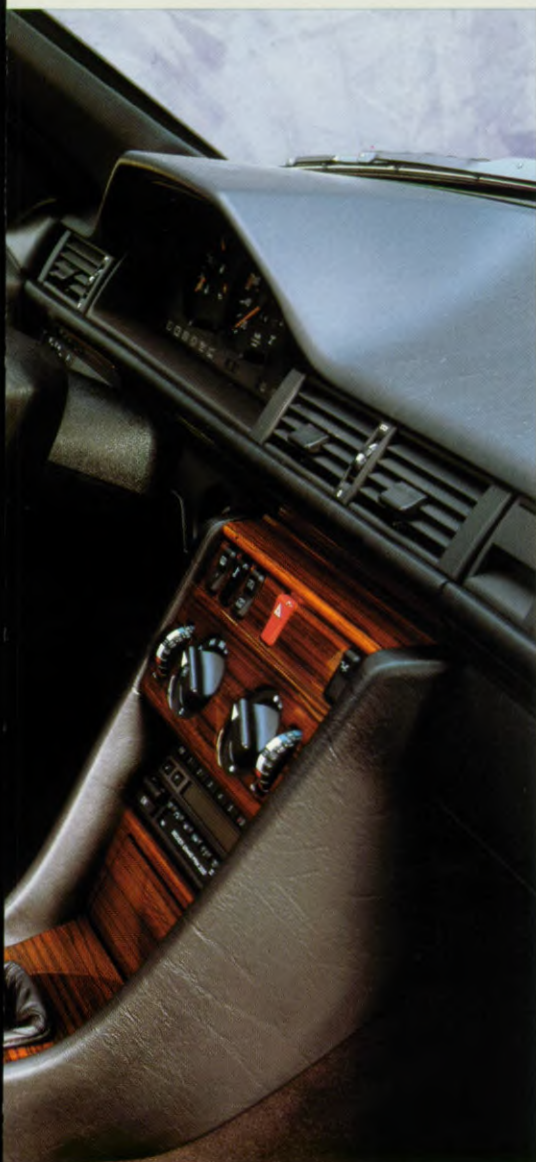
Wielen

De Limousines 200-400 van Mercedes-Benz met het sport-onderstel

hebben achtgaats lichtmetalen velgen. Met de bij deze versie standaard brede banden in de maat 205/60-15 is ook bij een sportieve rijstijl een perfect wegligging, een grote stabiliteit in bochten en een exakte koersvastheid gegarandeerd. De hier genoemde componenten krijgt u ook als compleet pakket in de "Sportline"-uitvoering.



Een kleine selectie uit de verschillende velgen voor de Limousines 200-400.



Ten behoeve van uw veiligheid hebben de ingenieurs van Mercedes-Benz altijd al meer gedaan dan gebruikelijk. Zij hebben de crashtest uitgevonden en ook toonaangevende veiligheidselementen als de kreukelzones en de veiligheidskooi. Al deze ervaringen zijn natuurlijk ook verwerkt in de Limousines 200-400 van Mercedes-Benz. Tenslotte moeten deze auto's u ook in het ergste geval voor het ergste behoeden.

Interieur

Bij de ontwikkeling van het interieur hebben wij er op gelet dat er geen scherpe randen of gevaarlijke hoeken in voorkomen. Zelfs tot in detail, zoals bij voorbeeld bij de houten panelen, werd aan uw veiligheid gedacht. Want zelfs bij een ernstig ongeval versplintert dit hout niet. Op deze manier worden al bij de ontwikkeling van het interieur eventuele letselrisiko's grotendeels geëlimineerd.

Veiligheidskooi

Het passagierskompartment vormt de overlevingsruimte van de inzittenden. Daarom heeft het onze bijzondere aandacht. Om een zo optimaal mogelijke stabiliteit te bereiken, werd een complex systeem van versterkingen en stabiele verbindingen ontwikkeld, dat ook stand houdt bij extreme belastingen bij een ongeval. Deze veiligheidskooi vermindert het letselrisiko niet alleen bij frontale botsingen of bij het over de kop slaan, maar vergroot tevens de veiligheid van de inzittenden, met name bij aanrijdingen van opzij of asymmetrische frontale botsingen.



Veiligheidsstuurkolom

De veiligheidsstuurkolom is standaard in elke Mercedes-Benz. Het onderste deel is uitgevoerd als gegolfde buis en staat daardoor bij een ongeval vervorming toe zonder dat de positie van het stuurwiel duidelijk verandert. Daarnaast is het stuurhuis achter het voorasmidden gemonteerd. Daardoor wordt genoeg voorkomen dat de stuurkolom bij een botsing het interieur binnendringt.

Ruimtelijk geleide achteras

De ruimtelijk geleide achteras voorkomt ongewenste eigen stuurbewegingen van de aangedreven wielen. Elk achterwiel wordt door vijf reactie-armen geleid, die via ophangrubbers met het subframe zijn verbonden. Daardoor worden de wielen ook bij sterk inveren steeds in de juiste hoek met het wegdek en de rijrichting gehouden, zodat een zo groot mogelijk vlak van de band contact met het wegdek heeft.

Alle uitstekende onderdelen zijn flexibel gekonstrueerd, zelfs onze Ster.

Kreukelzones

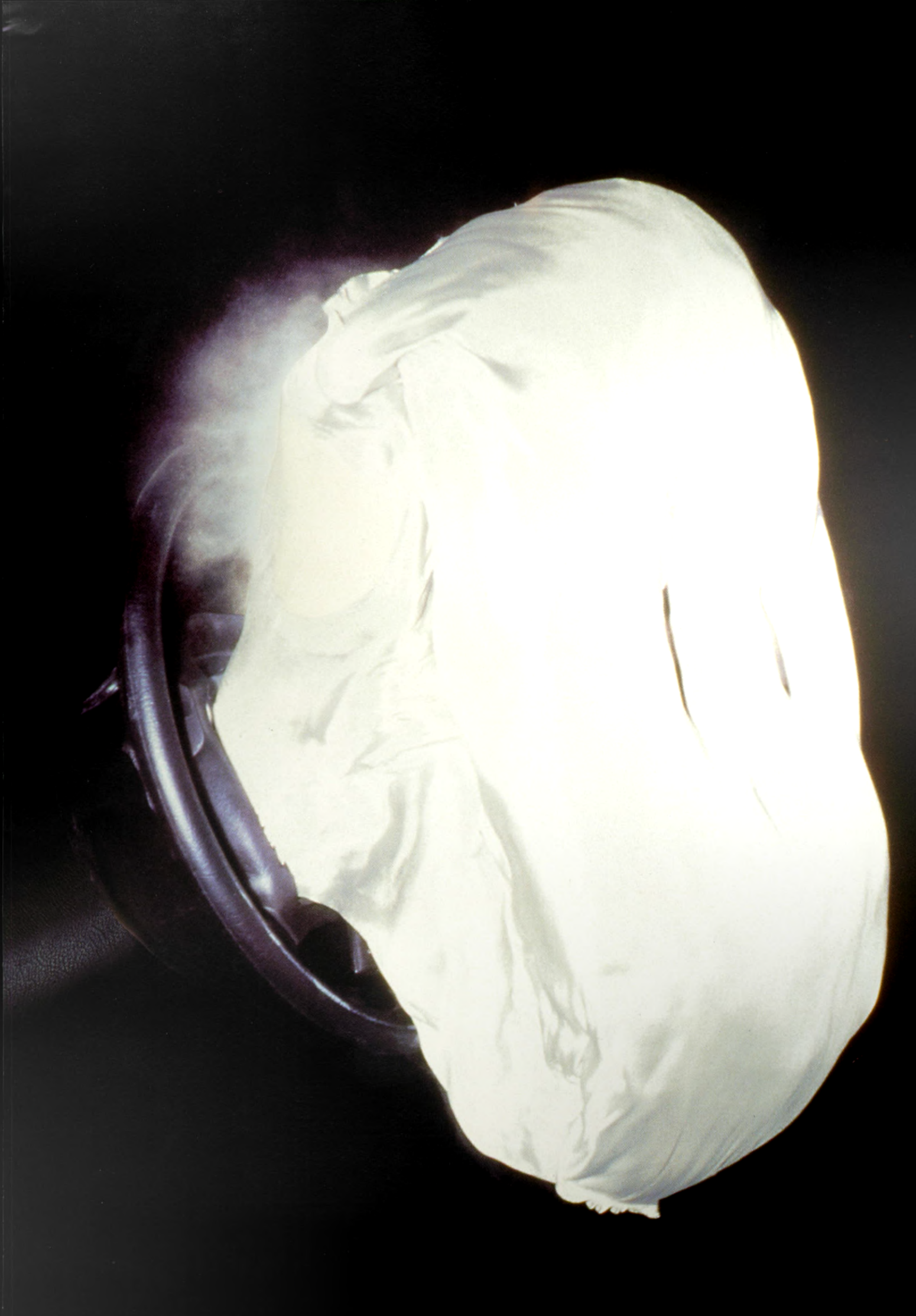
De bewegingsenergie van een rijdende auto moet tijdens de korte duur van een botsing zodanig in vervormingsenergie worden omgezet, dat de belastingen op de inzittenden zo gering mogelijk blijven. Daarom zijn het front en de achterpartij als kreukelzones met gedefinieerde vervormbaarheid gekonstrueerd. Bij de meest voorkomende vorm van aanrijdingen, de asymmetrische frontale botsing, moet de bewegingsenergie slechts door een deel van het front worden geabsorbeerd en werken de botskrachten eenzijdig op het passagierskompartment in. Bij de konstruktie van het front en de passagierskooi heeft Mercedes-Benz vooral rekening gehouden met dit soort aanrijdingen. Deze veiligheidskarrosserieën zijn het resultaat van onze frontale crashtests met een slechts gedeeltelijke overlapping van het front. Overigens was Mercedes-Benz de eerste automobielfabrikant ter wereld, die deze veelomvattende veiligheids-tests opnam in haar standaard-testprogramma.

Een optimale bescherming van de inzittenden begint al bij de konstruktie van de karrosserie.











De remschijven. Een optimale geleiding van de koellucht zorgt voor een betrouwbare werking.

Remsysteem

Een hydraulisch tweerings remsysteem met royaal uitgevoerde schijfremmen zorgt voor een veilige vertraging. Door een optimale geleiding van de koellucht naar de remschijven wordt een veilige, langdurige werking gegarandeerd. Bij langere ritten over steile bergpassen bij voorbeeld wordt daardoor de kans op fading verminderd. Extra veiligheid biedt de slijtage-indicator voor de remvoeringen vóór: als er een bepaald slijtagepunt wordt gepasseerd of het peil van de remvloeistof daalt, dan gaat er in het kombi-instrument direct een lampje branden.

ABS

Het standaard Anti-Blokkeer-Systeem zorgt ervoor, dat uw auto ook tijdens een noodstop nog manoeuvreerbaar blijft. Want hoe gekoncentreerd u ook rijdt, u kunt altijd in een situatie terecht komen waarin een noodstop onvermijdelijk is. Om u met name in een dergelijke situatie zoveel mogelijk te helpen, remt de elektronika mee: aan de voorwielen en de achteras bevinden zich sensoren die een centrale regelunit permanent informeren over de om-

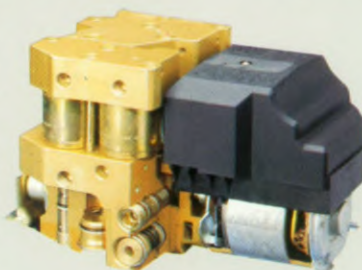
wentelingssnelheid van de wielen. Wordt een kritisch punt bereikt, dan wordt de werking van de remmen enkele frakties van een seconde opgeheven, zodat het blokkeren van de wielen wordt voorkomen.

ASR

De Anti-doorSlip-Regeling doseert volautomatisch de aandrijfkracht en voorkomt het doorslippen van de aangedreven wielen of het zijdelings uitbreken door te veel gasgeven. Anders dan bij andere systemen grijpt ASR in op de plaats waar het probleem begint: direct aan het wiel. Als één van de wielen het contact met de ondergrond dreigt te verliezen, wordt meteen het motorvermogen gereduceerd en bovendien het betreffende wiel razendsnel afgeremd, totdat het weer grip heeft. Daardoor verbetert met name het rijgedrag in extreme situaties. ASR is als extra leverbaar voor de zes- en de acht-cilinder benzinemotoren in combinatie met een automatische versnellingsbak.

ASD

Het als extra leverbare Automatische Sper-Differentieel (ASD) verbetert het weggrijden vanuit stilstand op een aan één kant glad wegdek. Omdat de blokkering van het



De ABS-regelunit voorkomt het blokkeren van de wielen.

differentieel bij het remmen weer wordt opgeheven, wordt de werking van het ABS niet beïnvloed. Een doorslaggevend voordeel van dit systeem: ASD schakelt zichzelf automatisch in en uit, altijd op het juiste moment. Een waarschuwingslampje in

De gordelspanner biedt extra bescherming bij een ongeval.



de snelheidsmeter maakt u erop attent, dat het ASD is geactiveerd.

Gordelspanners

Om de beschermende werking van de veiligheidsgordels nog verder te vergroten, trekken de standaard gordelspanners bij een zwaardere frontale botsing de gordels van de bestuurder en de voorpassagier strakker om het lichaam. Op deze manier wordt voorkomen dat beiden voorover worden geslingerd.

Gordelhoogteverstelling

Ook de beste gordel geeft weinig beschermende werking als hij niet goed om het lichaam zit. Daarom is het schouderpunt aan de middenstijl in de hoogte verstelbaar. Op deze manier kan de gordel optimaal aan elke lichaams grootte worden aangepast. De gordelhoogteverstel-

ling vergroot niet alleen uw veiligheid maar verhoogt tevens het draagcomfort. De driepuntsgordels van de achterpassagiers hebben een automatische hoogte-aanpassing.

Airbag voor de bestuurder

Aanvullend op de beproefde veiligheidsgordels vermindert de standaard Airbag voor de bestuurder het letselrisiko bij frontale botsingen. Bij een zware frontale botsing wordt de Airbag in enkele frakties van een seconde opgeblazen en voorkomt daardoor dat het hoofd en het bovenlichaam van de in de veiligheidsgordel zittende bestuurder in aanraking komt met het stuurwiel of het dashboard.

Airbag voor de voorpassagier

Als men vaak met twee personen reist, moet natuurlijk ook de voorpassagier een optimale bescher-



Belangrijk voor uw veiligheid als de deur zit vastgeklemd: een deurgreep waaraan men echt kan trekken.

ming kunnen worden geboden. Want ook deze voorpassagier is aan zwaar letstel blootgesteld bij een

ernstig ongeval. Vooral bij zware frontale botsingen is de bescherming door de veiligheidsgordel niet altijd voldoende. Mercedes-Benz biedt daarom voor alle Limousines 200-320 als extra een Airbag voor de voorpassagier aan, bij de 400 E is deze zelfs standaard. Door de in het dashboard op de plaats van het handschoenenkastje ingebouwde Airbag wordt ook de voorpassagier zo optimaal mogelijk beschermd tegen ernstige verwondingen aan het hoofd of het bovenlichaam. Uiteraard dient de gordel te allen tijde te worden gedragen.

Bumpers

Om schade aan de karrosserie door lichte aanrijdingen te voorkomen, zijn de voor- en achterzijde voorzien van zelfherstellende bumpers van zelfstandig regenererend polyurethaan. Deze beschermen de karrosserie tot botssnelheden van 3,5 kilometer per uur tegen vaste obstakels.

Deursloten

De deuren van een auto mogen bij een ongeval niet vanzelf of door een vervorming van de karrosserie opengaan, want dan zouden de passagiers nog grotere risico's lopen. Toch moeten de deuren van de auto nog met geringe krachtsinspanning



Het veiligheidsslot zorgt ervoor, dat de deur na een ongeval probleemloos kan worden geopend.

te openen zijn. Anders zou het snel verlaten van de auto of het redden van eventueel gewonde passagiers worden belemmerd. Bij de konstruktie van de veiligheidsdeursloten is met deze eisen rekening gehouden.

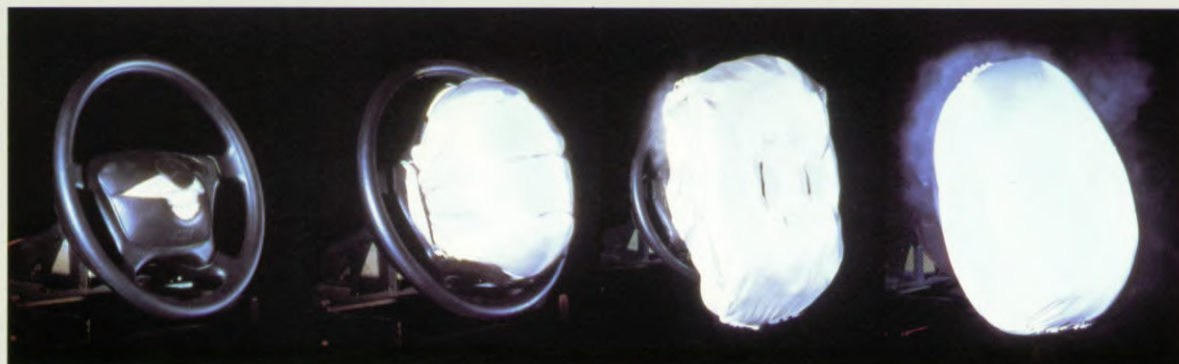
Pedalen

Om het risico van verwondingen aan de voeten en de onderbenen verder te verminderen, zijn de pedalen zodanig aan een vervormbare steun bevestigd, dat de pedalen bij een frontale botsing niet de voetenruimte binnendringen maar zich van de bestuurder weg in de richting van het schutbord bewegen.

4MATIC

Deze automatisch in- en uitschakelende vierwielaandrijving is zodanig gekonstrueerd, dat u alleen met vierwielaandrijving rijdt als dat nodig is.

Onder normale omstandigheden niet te zien, maar als hij nodig is in 0,03 seconde paraat.

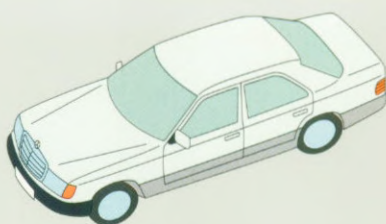




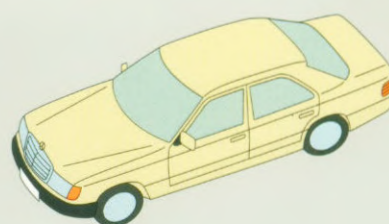


Standaardkleuren

Van poolwit tot zwart. U kunt uit zes verschillende standaardkleuren uw persoonlijke, favoriete kleur kiezen.



Poolwit



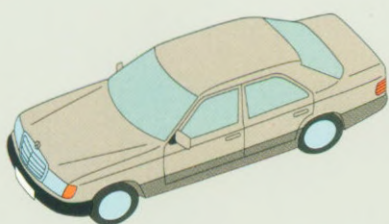
Ivoor



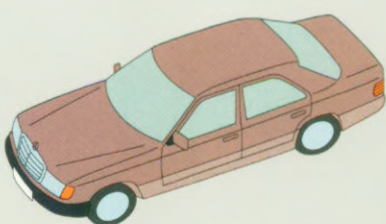
Zwart

Metallic-kleuren

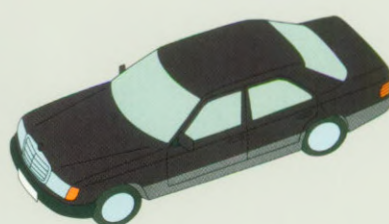
Desgewenst kunt u uw Limousine 200-400 vanzelfsprekend ook in één van deze veertien metallic-kleuren bestellen.



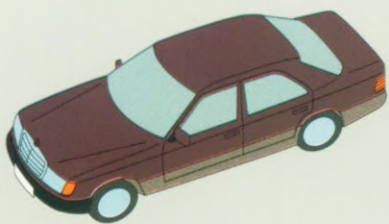
Rooksilver



Rozenhout-beige



Borniet



Antracietgrijs

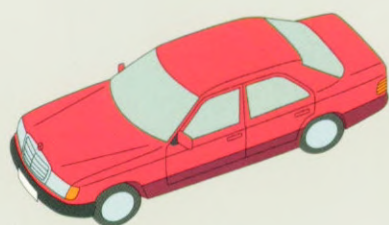


Nautieklauw

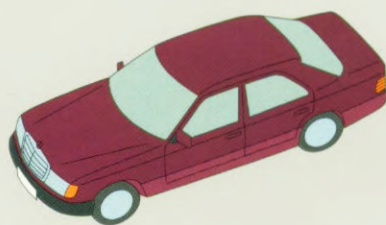


Blauw-zwart

Kleurafwijkingen om druktechnische redenen voorbehouden.



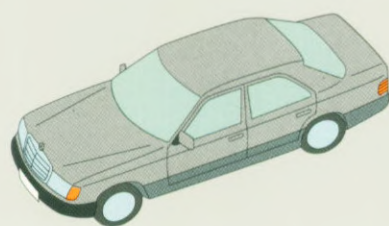
Signaalrood



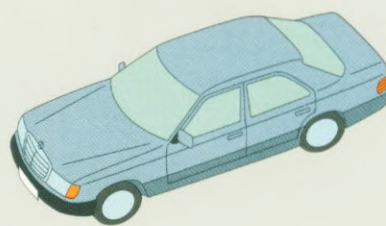
Bordeauxrood



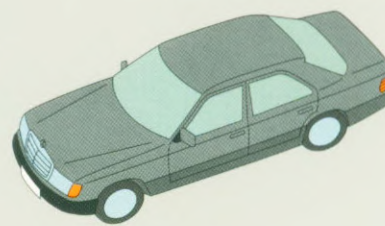
Donkerblauw



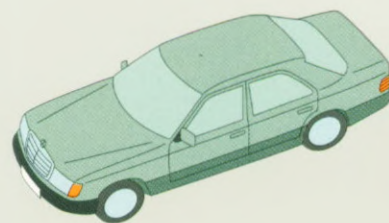
Brilliantzilver



Parelblauw



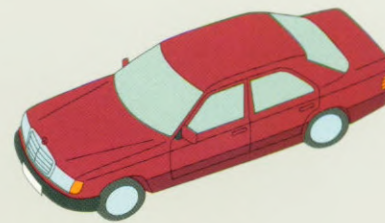
Parelmoergrijs



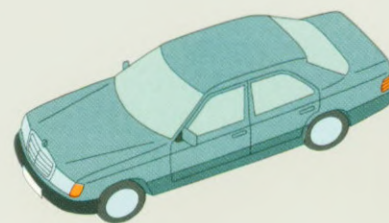
Kristalgroen



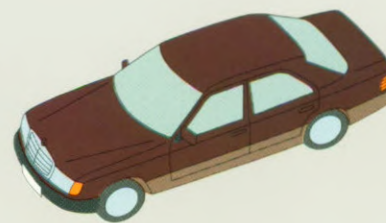
Malachietgroen



Almandinrood

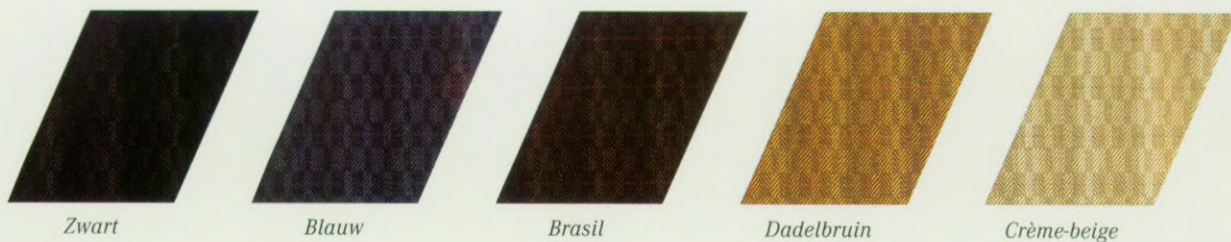


Beryll

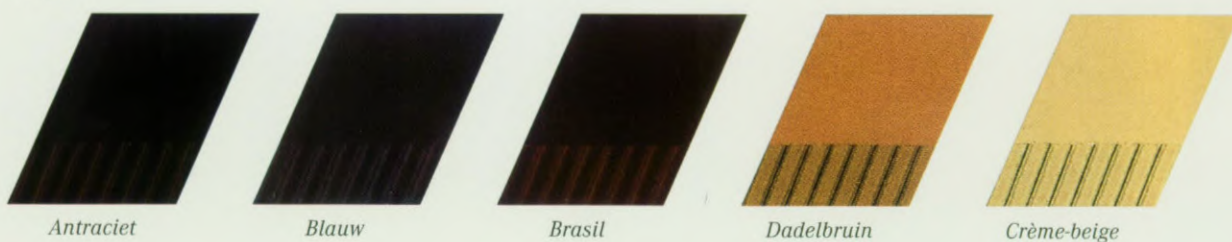


Nutriabruin

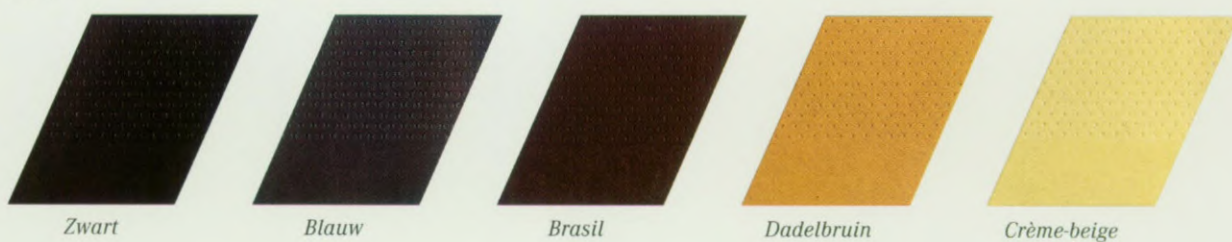
Stof



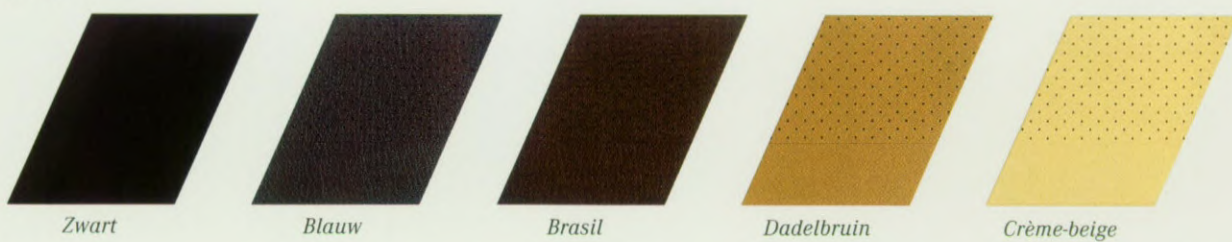
Velours



MB-TEX



Leder



Karo (Stof)



Kleurafwijkingen om druktechnische redenen voorbehouden.



Groen



Rood



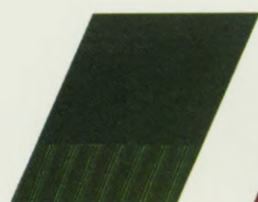
Grijs



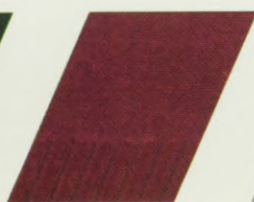
Stof



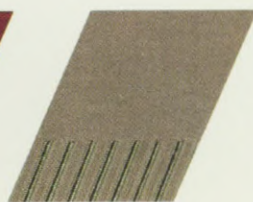
Velours



Groen



Rood



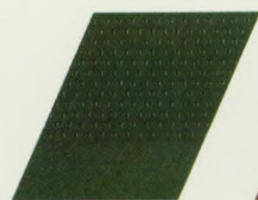
Grijs



Karo



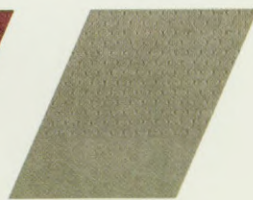
Leder



Groen



Rood



Grijs



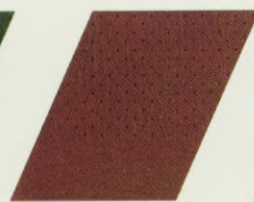
Karo-Sportline



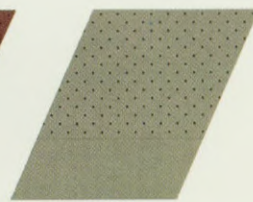
MB-TEX



Groen



Rood



Grijs



Leder (Sportline)

De standaard-uitrusting van de Limousines 200-400.

Assen

Schokdemper geleide vooras met driehoekige reaktie-armen en speciale verankering voor het opvangen van remmomenten. Negatieve stuurstraal. Ruimtelijk geleide achteras met vijf geleide-armen per wiel, speciale verankering voor de opvang van acceleratie- en remmomenten.

Vering

Op vóór- en achteras elk twee schroefveren en één torsiestaafstabilisator. Aan de vooras twee demperelementen, aan de achteras twee schokdempers met gasvulling. De verings- en dempingsfuncties zijn gescheiden.

Remmen

Servo-remsysteem met gescheiden circuits, vacuüm rembekrachtiging en Anti-Blokkeer-Systeem. Schijfremmen met zwevende remtang vóór (bij de benzinemodellen vanaf de 220 E inwendig geventileerd), schijfremmen met vaste remtang achter. Voetbediende parkeerrem, mechanisch op de achterwielen werkend. Controlelampje voor het remvloeistofniveau in de reservoirs van beide remcircuits en voor het ABS. Indikator voor de slijtage van de remvoeringen van de voorwielremmen.

Stuurinrichting

Mercedes-Benz servo-stuurinrichting. Stuurschokdemper. Stuurwiel met grote beklede plaat en geïnte-

greerde, grote Airbag, vervormbare stuurkolom met energie-absorberende bus tussen stuurwiel en stuurkolom. Stuurhuis achter de vooras geplaatst.

Karosserie

Zelfdragende karrosserie, geheel van staal. Vormbehoudend passagierskompartment (veiligheidskooi). Brandstoftank in de veilige zone boven de achteras geplaatst. Energie-absorberende voor- en achterzijde. Optimaal zicht rondom; alle ruiten van veiligheidsglas. Vier deuren. Elastische bekledingspanelen aan beide flanken voor bescherming tegen karrosserieschade; elastisch bumpersysteem van hoogwaardige kunststoffen vóór en achter.

Zitplaatsen

Anatomisch verantwoorde vorm met optimale zijdelingse steun. De vering van de zitplaatsen is afgestemd op de vering van de karrosserie. Zitplaatsen voorin verstelbaar in langsrichting en met verstelbare rugleuning. De bestuurderszitplaats met hoogteverstelling en verstelbare zitkussenhoek. Vóór in de hoogte verstelbare driepunts veiligheidsgordels met rolautomaat en gordelspanner. Door middel van een draaiknop verstelbare veiligheidshoofddeunen op de voorzitplaatsen. Bij de achterzitplaatsen twee driepunts veiligheidsgordels met rolautomaat en automatische aanpassing van de gordelhoogte, in

het midden een heupgordel.

Verwarming en ventilatie

Tochtvrije, permanente toevoer van verwarmde of frisse lucht. Elektronische interieur-temperatuurregeling, die voor de verwarming elke tussen 16° en 32°C ingestelde temperatuur praktisch konstant houdt. De hoeveelheid warme of koude lucht naar boven en beneden kan nauwkeurig worden geregeld. Separate luchttoevoer naar de voetenruimte in het achterkompartment. Gescheiden verwarming voor links en rechts. Groot luchtrooster voor koele lucht in het midden van het dashboard, traploos verstelbaar in alle richtingen. Achterruitverwarming met automatische uitschakeling. Viertraps aanjager met hoofdluchtklep.

Verlichting

Rechthoekige koplampunits met standlicht, asymmetrisch dimlicht, grootlicht en mistlampen (halogeen-uitvoering). Waarschuwingsoemer voor niet-uitgeschakelde verlichting. Pneumatische koplamphoogte-afstelling. Parkeerlichten, geïntegreerde achteruitrijlampen en mistachterlicht. Traploos regelbare instrumentenverlichting. Interieurverlichting met vertragingsrelais en extra leeslamp voor de voorpassagier. Verlichting in achterkompartment. Verlichting van asbakje, in het dashboardkastje alsmede van de verwarmings- en ventilatieknoppen. Kofferruimteverlichting.

Voorruit

Gelaagd veiligheidsglas. Verwarmde ruitesproeierinstallatie met twee elektrisch verwarmde dubbele sproeiers. Panorama-ruitewisser met kruk-aandrijving, intervalschakeling en twee snelheden, bediend door de kombinatieschakelaar aan de stuurkolom.

Sloten

Centrale vergrendeling. Veiligheidssloten in alle deuren; kindersloten in de achterdeuren. Kofferdekselslot. Stuurslot, gekombineerd met kontakt- en startbediening (bij de Diesels: voorgloeien startbediening) en met beveiliging tegen dubbelstarten. Hoofdsleutel met vierlangsgroevensysteem voor de deuren, dashboardkastje en stuurslot. Tweede sleutel alleen voor deuren en kontaktslot.

Instrumenten en controlelampjes

Energie-absorberend bekleed dashboard. Snelheidsmeter, toerenteller (als extra bij de 200 D). Totaalkilometer- en dagteller. Kwartsklokje. Oliedrukmeter, brandstofmeter, koelwatertemperatuurmeter. Controlelampjes voor grootlicht, knipperlichten, waarschuwingssknip-

perlichtinstallatie, parkeerrem, batterijlaadstroom, remvoeringslijtage, mistachterlicht en brandstofreserve. Controlelampjes voor het peil van motorolie, koelvloeistof en ruitesproeiervloeistof. Controlestelsel voor het uitvallen van alle gloeilampen van de exterieurverlichting. Knippersignaal voor gebruik van de veiligheidsgordels. Controlelampje voor de functie van het ABS. Bij de Diesels: voorgloeikontrolelampje.

Diversen

De benzinemodellen van de Limousines 200-400 standaard met vierkleppen-techniek. Airbag voor de bestuurder. Middenconsole. Dashboard en deurbekledingen voorzien van edelhouten panelen. Aflegbakje tussen de zitplaatsen voorin; tassen aan de voordeuren en aan de rugleuningen van de voorzitplaatsen. Afsluitbaar dashboardkastje, klep met openingsdemper. Anti-verblindings Panorama-binnenspiegel. Van binnenuit verstelbare, verwarmde buitenspiegels links en rechts, met anti-verblindings spiegelglas. Drie beklede zonnekleppen, aan passagierszijde met spiegel. Drie handgrepen aan de dakrand - achter voorzien van een kleer-

haakje. Beklede armsteunen met handgrepen aan de deuren. Asbak met sigarettenaansteker vóór; asbakken in de achterdeuren. Tapijt op de vloer. Bergvak in de kom van het reservewiel. Trekoog vóór en achter. Gevaarendriehoek. Verbandtrommel in de hoedenplank.

4MATIC-modellen

Elektronisch/automatisch geregelde vierwielaandrijving met twee differentieelsperren (centrale sper in de verdeelbak en een sper in het differentieel van de achteras) en geïntegreerd Anti-Blokkeer-Systeem (ABS). In frakties van een seconde en volkomen op de situatie afgestemde automatische in- en uitschakeling - zonder dat de bestuurder daar ook maar enigszins door wordt belast. Op de rij situatie afgestemde functie: 1. inschakeling van de voorwielaandrijving, krachtverdeling vóór 35%, achter 65%. 2. inschakeling van de centrale differentieelsper tussen de voor- en de achteras (in lengterichting geblokkeerde vierwielaandrijving). 3. inschakeling van de differentieelsper in de achteras (in dwarsrichting geblokkeerde aandrijving). Functiekontrolelampje in het dashboard.



De Diesel-modellen:

Motor

200 D: Vier-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 1997 cm³. Vermogen 55 kW (75 pk) bij 4600 t/min. Mercedes-Benz voorkamer-systeem. Lijninspuitpomp met vier plunjers; mechanische centrifugaalregelaar met pneumatische motorstop; automatische verhoging van het stationaire toerental.

250 D: Vijf-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 2497 cm³. Vermogen 69 kW (94 pk) bij 4600 t/min.

Mercedes-Benz voorkamer-systeem. Lijninspuitpomp met vijf plunjers; mechanische centrifugaalregelaar met pneumatische motorstop; automatische verhoging van het stationaire toerental.

250 D TURBO: Vijf-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 2497 cm³. Vermogen 93 kW (126 pk) bij 4600 t/min. Mercedes-Benz voorkamer-systeem. Lijninspuitpomp met vijf plunjers; mechanische centrifugaalregelaar met pneumatische mo-

torstop; elektronische regeling van het stationaire toerental. Uitlaagasturbokompressor.

300 D: Zes-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 2996 cm³. Vermogen 83 kW (113 pk) bij 4600 t/min. Mercedes-Benz voorkamer-systeem. Lijninspuitpomp met zes plunjers; mechanische centrifugaalregelaar met pneumatische motorstop; elektronische verhoging van het stationaire toerental.

300 D TURBO: Zes-cilinder in lijn

	200 D	250 D
Aantal cilinders	4	5
Boring en slag	87,0 x 84,0 mm	87,0 x 84,0 mm
Cilinderinhoud	1997 cm ³	2497 cm ³
Max. vermogen ¹⁾ in kW (pk) bij t/min.	55 (75)/4600	69 (94)/4600
Max. koppel ¹⁾ in Nm bij t/min.	126/2800	158/2800
Kompressieverhouding	22:1	22:1
Inhoud motorkarter max./min.	5,0/3,0 liter	5,0/3,5 liter
Inhoud koelsysteem	8,5 liter	9,0 liter
Dynamo	14 V/55 A	14 V/55 A
Akku	12 V/74 Ah	12 V/74 Ah
Max. snelheid	ca. 160 km/h	ca. 175 km/h
Bandenmaat	185/65 R 15 87 T	195/65 R 15 91 T
Brandstof	Diesel volgens DIN 51601	
Brandstofverbruik ²⁾ in liter/100 km in stadsverkeer	8,4	8,9
bij 90 km/h	5,0	5,4
bij 120 km/h	6,8	7,0
Inhoud brandstoftank waarvan reserve	ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 70 liter ca. 9,0 liter
Draaicirkel	11,2 m	11,3 m
Eigen gewicht, rijklaar ³⁾	1340 kg	1400 kg
Max. toelaatbaar totaalgewicht	1910 kg	1970 kg

1. Het aangegeven vermogen volgens de EEG-richtlijn staat effectief aan het vliegwiel ter beschikking voor aandrijving van de wagen, daar het door de aggregaten opgenomen vermogen reeds in mindering is gebracht.

2. Brandstofverbruik volgens EEG-richtlijn 80/1268/ECE.

3. De aangegeven gewichten betreffen de standaard-uitvoering. Extra uitrustingen kunnen dit gewicht verhogen. De vermelde waarden kunnen afwijken van het op het kentekenbewijs vermelde gewicht.

met cilinderinhoud van 2996 cm³. Vermogen 108 kW (147 pk) bij 4600 t/min. Mercedes-Benz voorkamer-systeem. Lijninspuitpomp met zes plunjers; mechanische centrifugaalregelaar met pneumatische motorstop; elektronische regeling van het stationaire toerental. Uitlaatturbokompressor.

300 D TURBO 4MATIC: Zes-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 2996 cm³. Vermogen 108 kW (147 pk) bij 4600 t/min. Mercedes-Benz voorkamer-systeem. Lijninspuitpomp met zes plunjers; mechanische centrifugaalregelaar met pneumatische motorstop; elektronische regeling van het stationaire toerental. Uitlaatturbokompressor.

gaalregelaar met pneumatische motorstop; elektronische regeling van het stationaire toerental. Uitlaatturbokompressor. Indien nodig automatisch inschakelende voorwielaandrijving.

Versnellingsbak/koppeling

200 D, 250 D, 250 D TURBO en 300 D met vijf-versnellingsbak. Vloerschakeling. Hydraulisch koppelingsbediening met automatische bijstelling. Tweekomponentenvliegwiel (niet bij de 200 D). 300 D TURBO en 300 D TURBO 4MATIC

met automatische vier-versnellingsbak. Vloerschakeling.

Motorkapseling

De motor en de versnellingsbak zijn voorzien van een aan de karrosserie opgehangen motorkapseling. De motorkap en transmissietunnel zijn voorzien van geluiddempende maten. Rubbers dichten bovendien de motorkap en de naden rondom de koplampen af en verminderen op die manier het binnendringen van vuil en het uittreden van motorgeluid.

250 D TURBO	300 D	300 D TURBO	300 TURBO 4MATIC
5	6	6	6
87,0 x 84,0 mm	87,0 x 84,0 mm	87,0 x 84,0 mm	87,0 x 84,0 mm
2497 cm ³	2996 cm ³	2996 cm ³	2996 cm ³
93 (126)/4600	83 (113)/4600	108 (143)/4600	108 (143)/4600
231/2400	191/2800	273/2400	273/2400
22:1	22:1	22:1	22:1
6,0/4,0 liter	6,0/4,0 liter	6,5/4,5 liter	6,5/4,5 liter
9,0 liter	9,0 liter	10,0 liter	10,0 liter
14 V/55 A	14 V/55 A	14 V/70 A	14 V/70 A
12 V/74 Ah	12 V/74 Ah	12 V/74 Ah	12 V/74 Ah
ca. 198 km/h	ca. 190 km/h	ca. 202 km/h	ca. 198 km/h
195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 T	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H
9,6	9,8	9,3	10,4
5,6	5,4	6,2	7,0
7,4	7,0	8,1	8,7
ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 70 liter ca. 9,0 liter
11,3 m	11,3 m	11,3 m	12,15 m
1440 kg	1450 kg	1490 kg	1610 kg
2010 kg	2020 kg	2030 kg	2175 kg

De benzinemodellen

Motor

200 E: Vier-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 1998 cm³. Vermogen 100 kW (136 pk) bij 5500 t/min. 16 kleppen. P-motorregeling, inlaatdrukafhankelijk geregeld met geïntegreerde afsluiting van de brandstoftoevoer bij gas loslaten. Programmagestuurde ontsteking zonder bewegende delen; hoogspanningsverdeling met dubbele bobines.

220 E: Vier-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 2199 cm³. Vermogen 110 kW (150 pk) bij 5500 t/min. 16 kleppen. Luchtmassa-afhankelijk geregeld, volelektronisch inspuitsysteem (HFM-motorregeling) met geïntegreerde afsluiting van de brandstoftoevoer bij gas loslaten. Programmagestuurde ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling. Ontsteking zonder bewegende delen; hoogspanningsverdeling

met dubbele bobines.

280 E: Zes-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 2799 cm³. Vermogen 145 kW (197 pk) bij 5500 t/min. 24 kleppen. Luchtmassa-afhankelijk geregeld, volelektronisch inspuitsysteem (HFM-motorregeling) met geïntegreerde afsluiting van de brandstoftoevoer bij gas loslaten. Programmagestuurde ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling. Ontsteking zonder bewegende

	200 E	220 E
Aantal cilinders	4	4
Boring en slag	89,9 x 78,7 mm	89,9 x 86,6 mm
Cilinderinhoud	1998 cm ³	2199 cm ³
Max. vermogen ¹⁾ in kW (pk) bij t/min.	100 (136)/5500	110 (150)/5500
Max. koppel ¹⁾ in Nm bij t/min.	190/4000	210/4000
Kompressieverhouding	9,6:1	10,0:1
Inhoud motorkarter max./min.	5,5/3,5 liter	5,5/3,5 liter
Inhoud koelsysteem	8,5 liter	8,5 liter
Dynamo	14 V/70 A	14 V/70 A
Akku	12 V/62 Ah	12 V/62 Ah
Max. snelheid	ca. 200 km/h	ca. 210 km/h
Bandenmaat	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 V
Brandstof	Ongelode superbenzine volgens DIN 51607	
Brandstofverbruik ²⁾ in liter/100 km in stadsverkeer	11,3	11,7
bij 90 km/h	6,6	6,6
bij 120 km/h	8,0	8,2
Inhoud brandstoftank waarvan reserve	ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 70 liter ca. 9,0 liter
Draaicirkel	11,3 m	11,3 m
Eigen gewicht, rijklaar ³⁾	1360 kg	1370 kg
Max. toelaatbaar totaalgewicht	1930 kg	1940 kg

1. Het aangegeven vermogen volgens de EEG-richtlijn staat effectief aan het vlieg wiel ter beschikking voor aandrijving van de wagen, daar het door de aggregaten opgenomen vermogen reeds in mindering is gebracht.

2. Brandstofverbruik volgens EEG-richtlijn 80/1268/ECE.

3. De aangegeven gewichten betreffen de standaard-uitvoering. Extra uitrustingen kunnen dit gewicht verhogen. De vermelde waarden kunnen afwijken van het op het kentekenbewijs vermelde gewicht.

delen; hoogspanningsverdeling met dubbele bobines.

300 E 4MATIC: Zes-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 2960 cm³. Vermogen 132 kW (180 pk) bij 5700 t/min. 12 kleppen. Mechanisch/elektronisch geregeld benzine-inspuitsysteem (KE) met afsluiting van de brandstoftoevoer bij gas loslaten. Programmagestuurde ontsteking, elektronisch ontstekingssysteem (EZL). Indien nodig automatisch inschakelende voorwielaandrijving.

320 E: Zes-cilinder in lijn met cilinderinhoud van 3199 cm³. Vermogen

162 kW (220 pk) bij 5500 t/min. 24 kleppen. Luchtmassa-afhankelijk geregeld, volelektronisch inspuitsysteem (HFM-motorregeling) met geïntegreerde afsluiting van de brandstoftoevoer bij gas loslaten. Programmagestuurde ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling. Ontsteking zonder bewegende delen; hoogspanningsverdeling met dubbele bobines.

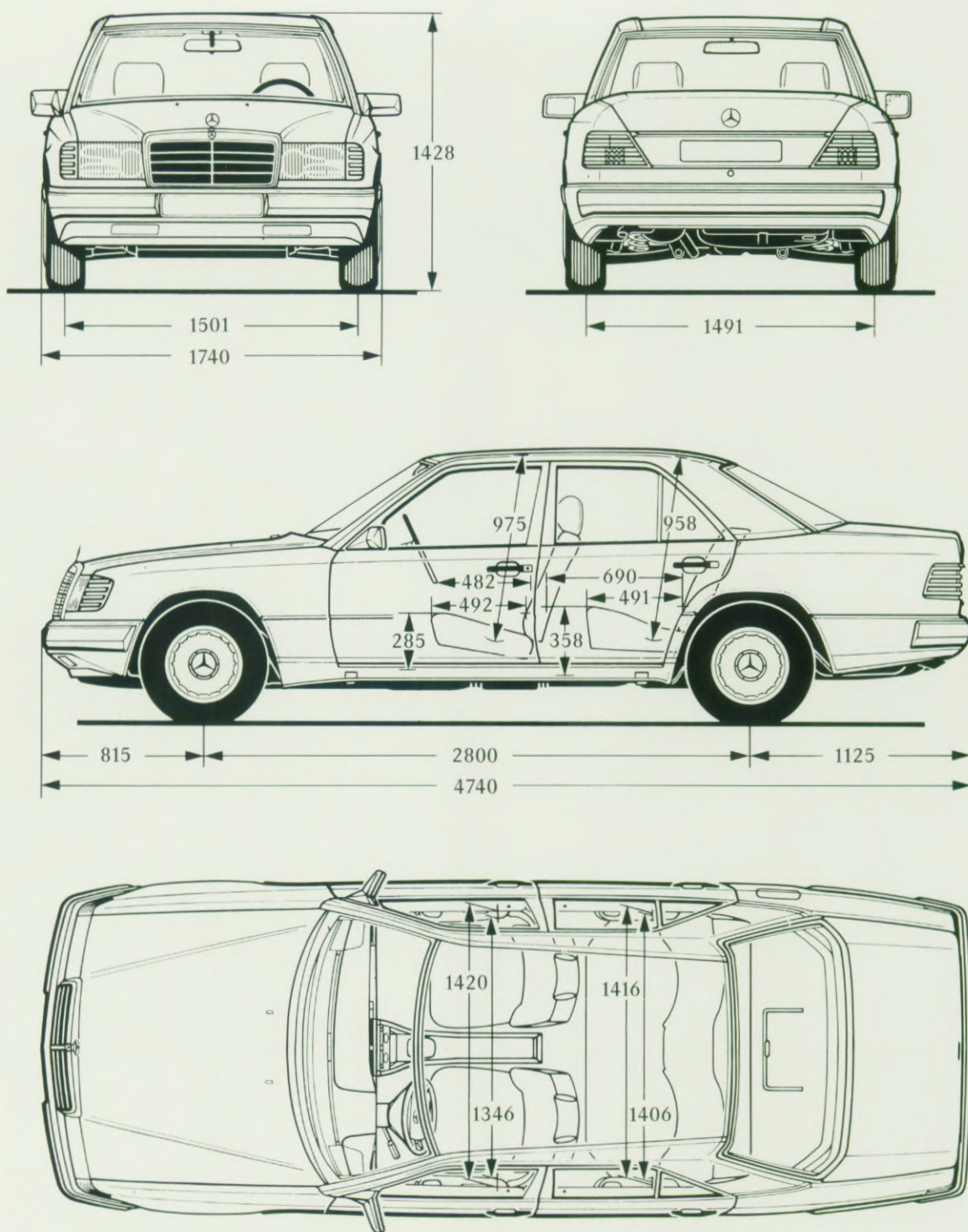
400 E: Acht-cilinder in V-vorm met cilinderinhoud van 4196 cm³. Vermogen 205 kW (278 pk) bij 5700 t/min. 32 kleppen. Programmagestuurde en -geregeld elektronisch

benzine-inspuitsysteem (LH) met geïntegreerde afsluiting van de brandstoftoevoer bij gas loslaten. Programmagestuurde ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling.

Versnellingsbak/koppeling

200 E, 220 E, 280 E en 320 E met vijfversnellingsbak. Vloerschakeling. Hydraulisch koppelingsbediening met automatische bijstelling. Tweekomponentenvlieg wiel (niet bij de 200 E). 300 E 4MATIC en 400 E met automatische vier-versnellingsbak. Vloerschakeling.

280 E	300 E 4MATIC	320 E	400 E
6	6	6	8
89,9 x 73,5 mm	88,5 x 80,2 mm	89,9 x 84,0 mm	92,0 x 78,9 mm
2799 cm ³	2960 cm ³	3199 cm ³	4196 cm ³
145 (197)/5500	132 (180)/5700	162 (220)/5500	205 (278)/5700
270/3750	255/4400	310/3750	400/3900
10,0:1	9,2:1	10,0:1	11,0:1
7,0/5,0 liter	6,25/4,25 liter	7,0/5,0 liter	7,5/5,5 liter
9,0 liter	9,0 liter	9,0 liter	12,5 liter
14 V/90 A	14 V/70 A	14 V/90 A	14 V/110 A
12 V/62 Ah	12 V/62 Ah	12 V/62 Ah	12 V/100 Ah
ca. 230 km/h	ca. 217 km/h	ca. 235 km/h	ca. 250 km/h
195/65 R 15 91 V	195/65 R 15 91 V	195/65 ZR 15	195/65 ZR 15
14,6 7,9 9,6	13,8 9,1 11,0	14,7 8,2 10,0	15,0 9,4 11,1
ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 70 liter ca. 9,0 liter	ca. 90 liter ca. 11,5 liter
11,3 m	12,15 m	11,3 m	11,3 m
1490 kg	1570 kg	1490 kg	1620 kg
2040 kg	2135 kg	2040 kg	2140 kg



De maten in de afbeeldingen zijn gemiddelde waarden. Zij gelden voor voertuigen in de standaard-uitvoering en in onbeladen toestand.

Inhoud vrijblijvend.

Wijzigingen in specificaties en uitrustingen voorbehouden. De gegevens in deze brochure benaderen de werkelijkheid zoveel mogelijk. Tevens moeten de vermelde technische gegevens als voorlopig worden beschouwd. Zij komen overeen met de stand van zaken op het moment van redaktiesluiting van deze brochure (92322, stand 09/92). Deze brochure is een internationale uitgave. Derhalve kunnen de afbeeldingen en omschrijvingen afwijken van de in Nederland en België geldende standaard- en leverbare uitvoeringen. Hiervoor verwijzen wij naar onze laatste prijslijst.

