





Geachte lezer,

Er zijn maar heel weinig auto's die met
een zo duidelijke doelstelling werden
ontwikkeld als de S-klasse van Mercedes-Benz:

het bepalen van een nieuwe norm
voor een reis- en zakenauto in de topklasse.

Daarom is in de S-klasse alle ervaring
en kennis toegepast die wij in meer dan honderd
jaar hebben opgedaan. Het resultaat willen
wij u in deze brochure laten zien.

Wij nodigen u uit om dit eens kritisch te bekijken
en dan te beoordelen in hoeverre wij ons ideaal
hebben verwezenlijkt.

Mercedes-Benz AG

Het begon allemaal met de Ster.

Filosofie

4

Autosport

6

Kwaliteit

7

Milieubewustzijn

8

Service

9

De S-klasse van Mercedes-Benz.

De S-klasse

10

De hoogwaardige techniek van de S-klasse.

Komfort

40

Intelligente techniek

44

Veiligheid

46

Milieu

48

De standaarduitrusting van de S-klasse.

De standaarduitrusting

50

Technische gegevens

53

Afmetingen

54



Het begon allemaal met de Ster.

Vele zaken die vandaag de dag in auto's vanzelfsprekend zijn, werden geïntroduceerd door Mercedes-Benz. Het begon allemaal op 29 januari 1886. Op die dag kreeg Carl Benz het „Reichspatent” nummer 37435 voor zijn 0,9 pk sterke driewielige motorwagen – de automobiel was geboren. Bijna op hetzelfde moment werkte Gottlieb Daimler in Bad Cannstatt aan de door hem ontwikkelde gemotoriseerde koets. Beide mannen, die volkomen onafhankelijk van elkaar de belangrijke basis voor de motorisering hebben gelegd, hadden twee dingen gemeen: pioniersgeest en doorzettingsvermogen. Hun ideeën en hun geest hebben het merk Mercedes-Benz tot op de dag van vandaag in hoge mate beïnvloed. De geschiedenis van onze onderneming wordt dan ook gekenmerkt door talloze uitvindingen die betrekking hebben op alle gebieden van de automobieltechniek. Bij alle enthousiasme voor technische innovaties hebben wij echter nooit het belangrijkste doel uit het oog verloren: onze cliënten en hun veiligheid.

De Mercedes 300 SEL 6.3: zo zag het typische Mercedes-Benz comfort er aan het eind van de jaren zestig uit.



Zeer vele patenten komen alleen al voor rekening van Béla Barényi, die bijna zijn hele leven voor Mercedes-Benz heeft gewerkt als veiligheidsexpert. Zijn revolutionaire ontwikkelingen, zoals bij voorbeeld de kreukelzone, hebben tot op de dag van vandaag vele mensenlevens gered. Ook het eerste Anti-Blokkeer-Systeem voor auto's ontstond in de hoofden van onze ingenieurs. En dat al in het begin van de jaren zestig. Ook in de toekomst zal ons niet aflatend streven naar perfectie ervoor zorgen dat wij steeds op de laatste stand van de ontwikkeling zijn. Wij voelen ons echter niet alleen verplicht aan de technische vooruitgang, maar ook aan het milieu. Een schoner milieu beperkt zich derhalve bij ons niet tot de inbouw van katalysatoren en het gebruik van loodvrije brandstof. Milieubehoud begint bij Mercedes-Benz al in de eerste planningsfase als alle materialen worden gekozen en de vereiste produktiemethoden worden vastgelegd. Het resultaat zijn auto's, die in verregaande

mate geschikt zijn voor recycling. Zo voelen wij ons in elk opzicht verantwoordelijk voor de automobiel.

Tenslotte hebben Carl Benz en Gottlieb Daimler hem ooit uitgevonden.



1909



1909



1916



1921



1926



1995

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



De automobiel was nog geen tien jaar oud toen op 22 juni 1894 de eerste autorace plaatsvond. Sindsdien is Mercedes-Benz vaak de direkte krachtmeting op het circuit aangegaan. Zoals bijvoorbeeld in het begin van de jaren dertig, toen Rudolf Caracciola met een Mercedes Silberpfeil de legendarische Mille Miglia won. Daarbij zijn het vaak juist de kwaliteiten van onze in serieproductie gebouwde auto's en motoren, waardoor onze racewagens de eerste plaatsen behalen. Zo hebben wij tussen 1989 en 1991 tweemaal het Wereldkampioenschap Sportprototypen gewonnen. En de Mercedes 190 is met in totaal vijftig overwinningen, de kampioenstitel in het Duits Toerwagenkampioenschap in 1992 en 1994 en de tweede plaats in 1988 en 1993, het meest succesvolle voertuig van deze wedstrijdklasse. Diens opvolger, de wedstrijdversie van de C-klasse die in 1994 voor het eerst aan de start verscheen, sluit naadloos aan op deze reeks overwinningen. Dit is weer één van de suksessen uit de jarenlange samenwerking met onze partner AMG. Voor ons staat de winst hier bij voorbaat vast: een waardevolle uitwisseling van ervaringen, die ons helpt ook met onze in serie geproduceerde automobielen aan de top te blijven.

De C-klasse in wedstrijdversie tijdens de races om het Duits Toerwagenkampioenschap.



De kwaliteit van een automobiel wordt reeds in de eerste ontwikkelingsfase bepaald. Daarom nemen wij voor deze fase ruimschoots de tijd. Zo moeten alle componenten vóór aanvang van de serieproductie al vele tests ondergaan en met goed gevolg doorstaan. Onze kwaliteitsnormen houden wij ook bij de produktie aan. De modernste technische installaties bewaken de kwaliteit en helpen de medewerkers foutloos te werken. Inherent aan onze grondigheid houden wij ons bij de konstruktie van onze auto-



*Waar machines niet exakt genoeg werken,
springt de vakman zelf in.*

mobielen niet alleen aan de wettelijke voorschriften, maar hanteren bovendien onze nog aanzienlijk strengere, eigen normen. Deze zijn het resultaat van vijftig jaar veiligheidsonderzoek waaraan wij nu vele ontwikkelingen hebben te danken. Enkele van deze veiligheidsmaatregelen, zoals het principe van de kreukelzone, treft u nu ook aan in de auto's van andere merken. 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.



Een auto dient nu niet alleen maar rekening houden met zijn bestuurder, maar vooral ook met het milieu. Daarom begint bij Mercedes-Benz milieubehoud al bij de planning van de productie-installaties. Zo hebben wij in Rastatt, door gebruik te maken van alle momenteel ter beschikking staande technische mogelijkheden, een op ekologisch gebied toonaangevende automobielfabriek gebouwd. Een ander voorbeeld: sinds geruime tijd worden in onze automobielen veel componenten uit gerecycled materiaal gebouwd. En wij streven naar een effectiever hergebruik van onze auto's wanneer deze ooit het einde van hun levensduur bereiken. Dergelijke maatregelen zijn weliswaar vaak wat duurder, maar dringend noodzakelijk voor ons milieu. Ook daaraan willen wij onze auto's meten.

Onze fabriek in Rastatt: de maatstaf voor een ekologisch verantwoorde automobielproduktie. Want hoe milieuvriendelijk een auto in werkelijkheid is, wordt al bepaald bij de produktie ervan.

De spreekwoordelijke
betrouwbaarheid brengt
de Mercedes-Benz voer-
tuigen meer dan eens
op de beste plaatsen in



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

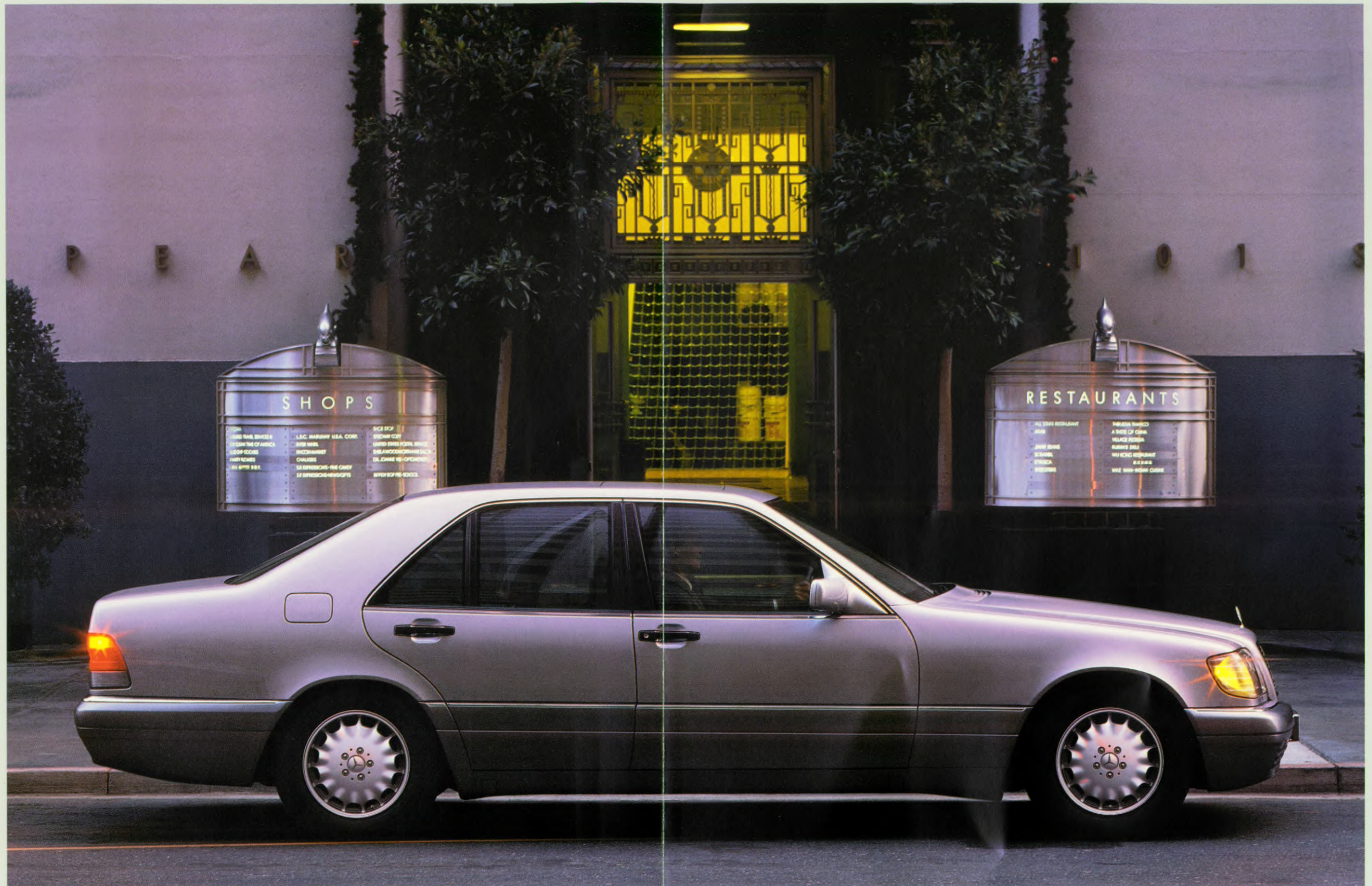
de pechstatistieken. Zodat wij er eigenlijk van uitgaan dat ook u in praktisch alle gevallen uw doel zonder veel moeite zult bereiken. Mocht u echter toch eens pech krijgen, dan biedt Mercedes-Benz u een veelomvattend servicepakket. Zo kunt u dan een beroep doen op de unieke Mercedes-Benz service die u vier jaar lang (grotendeels) kosteloze assistentie verleent, reparaties uitvoert en vervangend vervoer regelt. Bij garantie- of coulancewerkzaamheden die langer dan twee uur duren stellen wij U, dank zij onze mobiliteitsservice, een taxi of – wanneer uw auto nog langer in de werkplaats moet blijven – een huurauto ter beschikking – en dit twee jaar lang na de eerste tenaamstelling. U beschikt in heel Europa over een dicht servicenet van zo'n 2.400 steunpunten. Om het u ook bij de aanschaf van een Mercedes-Benz zo gemakkelijk mogelijk te maken, hebben wij onze eigen leasemaatschappij, Mercedes-Benz Leasing. Deze kan via uw eigen Mercedes-Benz dealer, alle formaliteiten inzake financiering of leasing voor u afwikkelen.



*Eén telefoontje en onze
servicewagen komt eraan.*

De S-klasse van Mercedes-Benz.

De S-klasse wordt gebouwd voor mensen die meer rijden dan de gemiddelde automobilist. En die daarom ook meer eisen aan hun auto stellen. Daarom hebben wij in de S-klasse konsekwent al datgene gerealiseerd wat de bestuurder en in totaal vier passagiers helpt hun konditie te behouden en hun persoonlijke energie juist te benutten. Hiertoe dragen bij voorbeeld rij-eigenschappen bij die de bestuurder geen bepaalde rijstijl opdringen, maar hem de keuze laten tussen een sportief-temperamentvolle of volledig ontspannen manier van rijden. Hiertoe behoort ook een interieurconcept, dat de inzittenden optimaal beschermt tegen luchtverontreiniging, geluidsoverlast, temperatuurschommelingen en trillingen. Met het oog op het milieu komt de S-klasse tegemoet aan de ekologische principes die zowel de konstruktie, de produktie als de recycling omvatten. Ook de eerste Diesel in deze topklasse, de S 350 TURBODIESEL, is vanzelfsprekend overeenkomstig deze ekologische principes gebouwd. Met dit type werd het bewijs geleverd, dat men de voordelen van een Diesel heel goed kan combineren met de eisen die worden gesteld aan een auto uit de topklasse. Met een resultaat dat op ieder punt beantwoordt aan de standaard van Mercedes-Benz. Dezelfde standaard waartoe Carl Benz en Gottlieb Daimler zichzelf verplichten, toen zij de automobiel uitvonden.



*De waarschijnlijk veiligste plaats in het huidige wegverkeer:
de voorbeeldige veiligheid van een Mercedes is in de S-klasse
nog een beetje voorbeeldiger.*



De S-klasse biedt een groot aantal technische oplossingen die misschien over tien jaar ook in andere automobielen standaard zullen zijn.



*De S-klasse, die geen liter benzine verbruikt:
de S 350 TURBODIESEL. Robuust als een diesel,
dynamisch als een model met benzinemotor.*



In de S-klasse is alles ingesteld op uw wensen, niets wordt aan het toeval overgelaten. En omdat u zich waarschijnlijk liever op de weg concentreert dan op de bediening van uw auto,

zit iedere knop en iedere schakelaar precies daar waar u die verwacht. En veel werkt ook geheel automatisch, zoals bij voorbeeld de standaard airconditioning met automatische regeling.









De S-klasse



*Rijdt als een sportwagen,
ziet eruit als een limousine: de S 600.*



Om de S-klasse nog verder te verbeteren, moesten wij ons bijzonder veel inspanningen getroosten. Het resultaat is zeker de moeite waard: de twaalfcilinder motor met 48 kleppen in de S 600 biedt nu niet alleen de hoogste

waarden met betrekking tot vermogen en koppel, maar ook is het rijcomfort van de S-klasse daarmee op een nauwelijks te overtreffen niveau gebracht.



In de S-klasse zult u niet zo gauw naar een chauffeur verlangen. Daarvoor levert het rijden in deze auto veel te veel plezier op.



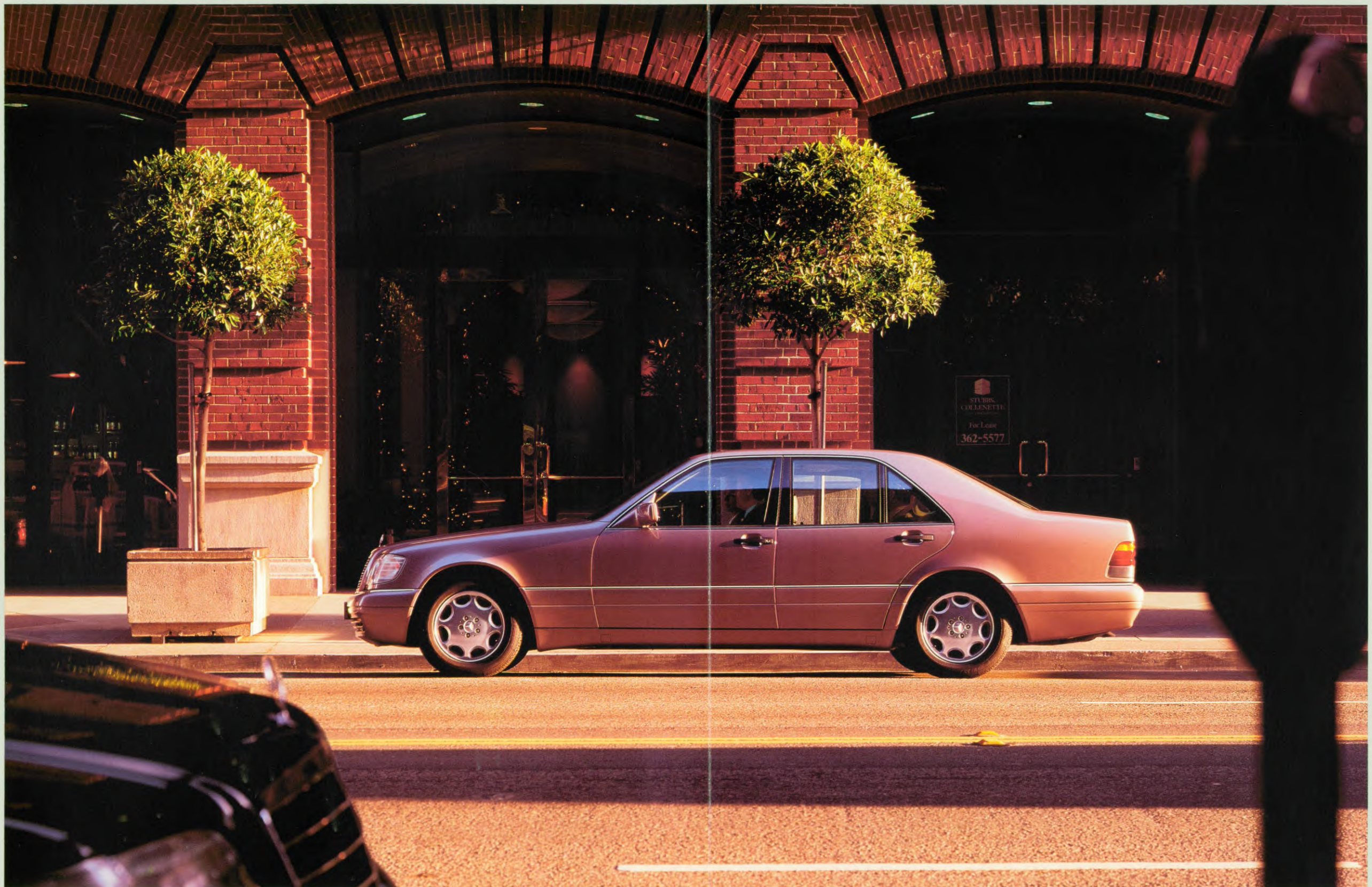
Uitgevoerd met lederen bekleding van de zitplaatsen in twee kleuren, hierop aangepaste deurbekledingen en dashboard. Het stuurwiel

en het schakelhendel uitgevoerd met hout en leder. En verder vindt u in de S 600 alles wat momenteel technisch haalbaar en zinvol is.





*In een S-klasse worden met name uw
persoonlijke energiereserves gespaard.*



*De S-klasse kunt u gerust eens alleen laten:
met de nieuwe motormanagementblokkering
kan hij goed op zichzelf passen.*



*Gebouwd voor lange-afstandsrijders.
Niet voor kortstondige parkeerders.*



*Of u in het drukke stadsverkeer onderweg
bent of op de autosnelweg, in de S-klasse
zult u altijd hetzelfde horen: de stilte.*





Omdat elk mens andere eisen aan zijn auto stelt, biedt de S-klasse het meest uitgebreide motorenprogramma in de topklasse.



Wilt u gewoon ontspannen rijden of ook onderweg verder denken? In de S-klasse kan het allebei. Zo gemakkelijk en moeiteloos laat hij zich besturen.





De ecologische kwaliteiten van de S-klasse berusten niet op een iets betere katalysator of een wat betere geluiddemping, maar op het milieubewuste principe, dat aan deze auto ten grondslag ligt.

De hoogwaardige techniek
van de S-klasse.



Bij de ontwikkeling van de S-klasse hebben wij in het bijzonder aan de mensen gedacht, die door hun speciale beroepsomstandigheden ook bijzondere belastingen ervaren. Daarom hebben zij een automobiel nodig, die de bestuurder en de passagiers een meer dan gemiddeld ontspannend comfort biedt. Hoe de S-klasse aan deze eis voldoet, leest u op de volgende pagina's.

Elektrostatisch stoffilter

Om de lucht in het interieur van de S-klasse schoon te houden, is het ventilatiesysteem uitgerust met



Het elektrostatisch stoffilter zorgt voor een schone lucht.

een royaal stoffilter van elektrostatisch vezelmateriaal. Met name heel plezierig voor mensen die aan een allergie lijden, want dit filter reinigt de frisse lucht van alle stofdeeltjes en stuifmeelkorrels, die groter zijn dan 5 µm. Zelfs kleinere stofdeeltjes worden nog op effek-



Het actief koolfilter is als aanvulling op de standaard airconditioning met automatische regeling leverbaar (standaard bij de S 600).

tieve wijze door het filtermateriaal tegengehouden.

De airconditioning met automatische regeling

De in alle modellen standaard ingebouwde airconditioning met automatische regeling houdt de temperatuur in het interieur van de S-klasse steeds exact op de gewenste waarde. De koelings- en verwarmingscapaciteit, de hoeveelheid en verdeling van de lucht worden door de elektronica automatisch geregeld. Daar iedereen het verblijf in de S-klasse als prettig moet ervaren, is de temperatuur voor de linker- en rechterzijde van het interieur afzonderlijk instelbaar. Even kort op de betreffende AUTO-toets drukken is voldoende. Met twee andere druktoetsen kunt u – eveneens apart – echter ook uw voorkeurtemperatuur instellen. Bovendien kunt u de luchtverdeling en de hoeveelheid lucht individueel regelen, als u dit niet aan de automatische regeling wilt overlaten. De airconditioning met automatische regeling onderscheidt zich naast zijn hoge Bedieningscomfort ook door nuttige extra functies. Hiertoe behoren de benutting van de motorrestwarmte en de standventilatie



Zie twee klimaatzones onder één dak: de airconditioning met automatische regeling.

als de ontsteking uitgeschakeld is, de achtruitverwarming en de defrostfunctie waarbij de complete lucht bij volle verwarmingscapaciteit en hoog aanjagertoerental naar de voorruit stroomt.

Actief koolfilter

Sensor voor schadelijke stoffen en zoninstraling. Als aanvulling op de airconditioning met automatische regeling is de S-klasse leverbaar met een actief koolfilter-systeem, dat de frisse lucht niet alleen van stof, maar ook van onaangename geurtjes en schadelijke stoffen ontdoet. Een CO-/NO_x-sensibele sensor schakelt bij een hoog aandeel aan schadelijke stoffen in de buitenlucht automatisch om op luchtcirculatie. Hierdoor blijft de slechte lucht buiten. Een zonnensensor verbetert de koelcapaciteit bij intensieve zoninstraling. In de S 600 behoort het actief koolfiltersysteem met schadelijke stof- en zonnensensor tot de standaarduitrusting.



Buitenspiegels

Omdat u dan beter kunt zien wat erachter u gebeurt, worden de buitenspiegels verwarmd en is die aan de bestuurderszijde voorzien van asferisch gebogen glas. Daardoor wordt de zichthoek vergroot van 16° naar 40°, de 'dode hoek' bestaat bijna niet meer. Als u met uw S-klasse door een smalle wasstraat rijdt, hoeft u niet uit te stappen om de spiegels in te klappen. Het in- en uitklappen van de spiegels gebeurt door middel van een druk op de knop.



De niveauregeling zorgt voor een konstant wagenniveau.

Niveauregeling aan de achteras

De als extra leverbare en in de S 600 standaard niveauregeling aan de achteras voorkomt dat de achterzijde van de wagen door een te hoge belading of een aanhanger 'doorzakt'. Door middel van een sensor wordt de achterasbelasting geregistreerd en door de niveau-

regeling automatisch gekompenseerd. Dat waarborgt een konstant veercomfort.

Anti-verblindings binnenspiegel

Als u 's nachts door het licht van achterop komende auto's wordt verblind, dimt de binnenspiegel automatisch. De automatisch dimmende binnenspiegel is desgewenst met Memory te verkrijgen (standaard bij de S 600, in Nederland ook bij de S 400 en S 500).

Doorlaadmogelijkheid

De doorlaadopening met skizak maakt het vervoer van langere voorwerpen in de auto mogelijk. Daardoor kunt u bij voorbeeld twee paar ski's meenemen, zonder dat u een skidrager op het dak nodig heeft. U klapt eenvoudig de middenarmsteun in de achterbankleuning naar beneden en opent de klep naar de kofferruimte. Zo heeft u een lengte beschikbaar van de achterzijde van de kofferruimte tot aan de rugleuningen van de voorzitplaatsen.

Dubbel glas

Twee drie millimeter dikke glaslagen van veiligheidsglas (ESG) zijn door een hermetisch afgesloten luchtruimte van drie millimeter gescheiden. De lucht tussen de twee glaslagen is gedroogd. Met als belangrijke voordelen: de ruiten beslaan niet en er ontstaat een betere isolatie tegen temperatuurverschillen en geluid. Voor een ver-



Dubbel glas voor de zijruiten.

hoging van het comfort zorgt het warmtewerende glas rondom met geïntegreerd bandfilter. Evenals de achterraut van gelaagd veiligheids-glas is ook het dubbel glas standaard.

Verwarming van de ruitespoeierinstallatie

Omdat de ruitespoeierinstallatie van de S-klasse ook in de winter goed moet blijven werken, zijn alle drie de dubbele ruitespoeiers, de vloeistofslangen, het vloeistofreservoir en de ruststandvlakken voor de ruitewisserbladen verwarmd.

Komfortsluiting

De S-klasse is standaard uitgerust met een centrale vergrendeling met infrarood-afstandsbediening en elektronische motormanagement-blokkering. Afwijkend van een gewone centrale vergrendeling worden door middel van de standaard komfortsluiting ook alle nog openstaande zijruiten en het schuifdak automatisch gesloten.



Sluitbekrachtiging voor de deuren en het kofferdeksel

De deuren en het kofferdeksel kunnen als extra worden voorzien van sluitbekrachtiging (standaard bij de S 600). Een in het slot aangebrachte sensor registreert het sluiten en activeert een pneumatische sluitbekrachtiging die de deur of het



kofferdeksel zachtjes dichttrekt. U hoeft zodoende de deuren niet dicht te slaan – een hoorbare bijdrage tot

De sluitbekrachtiging sluit de deuren moeiteloos.

beperking van de geluidsoverlast.

Zitplaatsen

De zitplaatsen van de S-klasse kunt u geheel naar uw individuele lichaamslengte en wensen instellen. Zo is de rugleuning van de bestuurderszitplaats in standaarduitvoering voorzien van een lendesteun. De uit een luchtkamer bestaande lendesteun kan door middel van een drukregelaar individueel worden ingesteld, zodat u altijd comfortabel en onvermoeibaar rijdt. Daarnaast kan het zitkussen ten opzichte van de rugleuning in langsrichting worden versteld. Als extra zijn de Multicontourrugleuningen leverbaar, die aan alle individuele wensen of orthopedische behoeften voldoen. Zowel de vormgeving als de hardheidsinstelling van de rugleuning kunnen volledig onafhankelijk van elkaar worden geregeld. De mechanische hoogteverstelling van de bestuurderszitplaats werkt direct en zonder de zitplaats in langsrichting te verstellen. U kunt dus de zithoogte corrigeren zonder de afstand tot het stuurwiel en de pedalen te veranderen.

Verstelbare stuurkolom

Alle zescilinder en achtcilinder modellen van de S-klasse hebben een mechanisch in langsrichting verstelbare stuurkolom. Deze maakt een nog individuelere aanpassing van de bestuurdersplaats mogelijk.

Bij de Mercedes-Benz S 600 (in



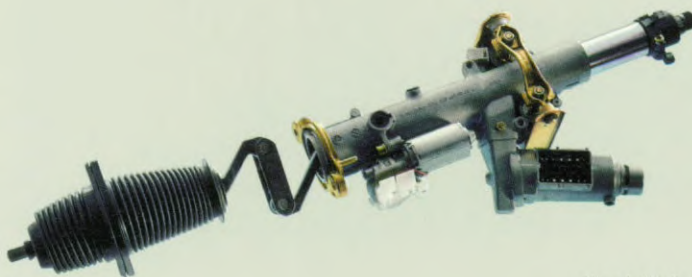
Nederland bij alle typen) is de stuurkolom standaard in langsrichting en hoogte elektrisch instelbaar en met een Memory-schakeling voor drie opslagmogelijkheden uitgerust. Daarmee hoeft u bij het instappen alleen op een knop te drukken. Het stuurwiel, de zitplaats en de spiegels nemen dan de door u ingestelde en in het geheugen opgeslagen positie in of die van twee andere bestuurders.

Subframe

Met het oog op het rijkomfort is de S-klasse met een subframe vóór uitgerust. Hieraan zijn de voorste motorsteunen, de veren, het stuurhuis, de bekleding van de onderzijde van de wagen en het onderste deel van de voorwielophanging bevestigd. Doordat het subframe met vier grote ophangrubbers aan de karrosserie is verankerd, wordt een ontkoppeling tussen wielophanging en karrosserie bereikt en de overdracht van hoorbare en merkbare trillingen tot een minimum teruggebracht.

Tempomat

Alle modellen zijn in standaarduitvoering voorzien van een Tempomat. Deze zorgt op lange trajekten voor konstante snelheden. U hoeft slechts de door u gewenste snelheid in te stellen en de Tempomat houdt deze dan exakt aan. Als u afremt wordt de Tempomat automatisch uitgeschakeld. Daarnaast is er bij de S420, S500 en S600 een geïntegreerde begrenzer tot 30 km/h gemonoteerd. Deze zorgt ervoor, dat u in 30 km-zones niet sneller kunt rijden.



De elektrisch verstelbare stuurkolom. Met één druk op de knop de ideale stand.



Honderd jaar na de uitvinding van de automobiel was het tijd, de auto zelfstandig denken bij te brengen. De S-klasse beschikt over elektronika die, sneller dan een mens dat kan, helpt ongevallen te voorkomen, zoals bij voorbeeld ASR en ABS. Maar ook elektronika die meedenkt en zichzelf controleert. Geheel en al in de stijl van Mercedes-Benz.

Elektronische benzine-inspuiting

Bij de motoren van de S-klasse wordt de hoeveelheid ingespoten brandstof bepaald door de openingsduur van de elektromagnetische ver-



De luchtmassameter met hittedraad is het meest nauwkeurig voor de mengselbereiding.

stuivers. Een elektronische regelunit geeft daartoe de impulsen. De openingsduur hangt af van het motortoerental, de door de motor aangezogen luchtmasa en andere, door sensoren geregistreerde factoren. Daardoor wordt geen druppel brandstof verspild. Omdat elke cilinder een eigen verstuiver bezit, kan, als er zich een storing in de ontsteking voordoet, de brandstoftoevoer naar de betreffende cilinder worden onderbroken ter bescherming van de katalysator.

Elektronisch bestuurd automatische versnellingsbak

De nieuw ontwikkelde automatische vijfversnellingsbak met omzetteroverbrugging en elektronische besturing verlaagt het brandstofverbruik en houdt desondanks

het volle krachtpotentieel van de auto in stand. Het sturingsapparaat van de versnellingsbak is verbonden met de motorbesturing via een CAN-databus. Daardoor ontvangt het een groot aantal informatie: bijvoorbeeld over het wegdek – of u bergop of bergaf rijdt. Of over uw acties – hoeveel gas u geeft, hoe dikwijls u met de hand schakelt enz. Op die manier „herkent” de versnellingsbak uw persoonlijke rijstijl en kiest voor elke rij situatie de ideale overbrenging. De elektronisch gestuurde automatische versnellingsbak is in de 8- en 12-cilindermodellen van de S-klasse standaard.

Parktronic

Het Parktronic-systeem vergemakkelijkt u het inparkeren als er weinig ruimte is. Sensoren aan de bumpers zenden ultrasonische signalen uit, die door obstakels of andere voertuigen worden gereflecteerd. De elektronische inrichting berekent permanent de afstand, en de bestuurder wordt via display en waarschuwingsgeluid geïnformeerd. Parktronic wordt in de S600 standaard geleverd en is voor de overige S-klasse limousines als optie leverbaar.

Computer-diagnosesysteem

Om te voorkomen dat u onze servicedesk specialisten bepaalde storingen moet uitleggen, heeft de S-klasse een diagnosesysteem. Dit zorgt er-

voor dat de werkplaats direct kan bepalen waar in het systeem iets niet in orde is, hetgeen een snelle reparatie mogelijk maakt.

Auto-piloot-systeem APS

Om ervoor te zorgen dat u veilig langs de snelste weg uw bestemming bereikt, is in de S-klasse als optie het auto-piloot-systeem APS leverbaar. Een navigatiesysteem dat onopvallend in de radio geïntegreerd is. Het functioneert overwegend akoestisch: u geeft gewoon de gewenste bestemming in en een vriendelijke vrouwenstem brengt u er naar toe. Met tijdige instructies als „na ongeveer 100 meter rechts afslaan, dan de eerste afslag links!”. Bovendien zorgt een pijl in het display van uw autoradio ervoor dat u op de juiste weg blijft, als u de stem eens niet mocht hebben gehoord.



Waar wilt u naar toe?

De auto-piloot-systeem brengt u er zonder omwegen heen.

Intelligente techniek maakt het mogelijk: met de ABS-toerental-sensoren aan de voorwielen en een magneetveldsonde aan de achterruit wordt de gereden koers geregistreerd, vergeleken met het op de CD-ROM opgeslagen wegnenot en in geval van afwijkingen gecorrigeerd.



Het hart van elke turbomotor: de turbo-kompressor gebruikt de energie van de uitlaatgasstroom om de aangezogen lucht te komprimeren. Het resultaat is een aanzienlijke verhoging van het motorvermogen en een roetarme verbranding.

Zescilinder motor

De Mercedes-Benz S 280 en S 320 zijn uitgerust met zescilinder motoren met een cilinderinhoud van 2,8 liter en een vermogen van 142 kW (193 pk) respectievelijk met een cilinderinhoud van 3,2 liter en een vermogen van 170 kW (231 pk). Beide motoren beschikken over benzine-inspuiting, vierkleppen-techniek, twee bovenliggende nokkenassen (met verstelling van de inlaat-nokkenas) en geregelde driefwegkatalysator. Al bij lage toeren-tallen wordt een zeer hoog koppel bereikt. Voor optimale prestaties bij een verbazingwekkend laag brandstofverbruik.

Zescilinder turbodieselmotor

De stille turbodiesel van de S 350 TURBODIESEL levert uit een cilinderinhoud van 3449 cm³ een vermogen van 110 kW (150 pk). Deze motor is standaard uitgerust met uitlaatgasrecirkulatie en oxydatiekatalysator. Een gemodificeerde voorkamer met inspuiting onder een hoek zorgt naast de lage gasvormige emissies vooral voor een extreem geringe uitstoot van roetdeeltjes. De brandstofverbruikscijfers zijn zo laag als men van een

Diesel mag verwachten. Het motor-karakter is zo temperamentvol en soepel als men van een motor van de S-klasse gewend is.

Achtcilinder motor

De achtcilinder motoren treft u aan in de S 420 en de S 500. Deze krachtbronnen leveren 205 kW (279 pk) uit een cilinderinhoud van 4,2 liter respectievelijk 235 kW (320 pk) uit 5,0 liter. Bij beide motoren zorgen de verder verlaagde wrijvingsverliezen voor een lager brandstofverbruik. Dit wordt mogelijk gemaakt door de nieuwe krukas en het gereduceerde gewicht van de klepbedieningsdelen.

Twaalfcilinder motor

Vijftig jaar nadat Mercedes-Benz een twaalfcilinder motor voor de succesvolle Formule-racewagen W 154 bouwde, is er nu weer een Mercedes-Benz met twaalfcilinder motor: de S 600. 290 kW (394 pk) uit een cilinderinhoud van 6,0 liter en een maximum koppel van 570 Nm bij 3800 t/min zorgen voor soepel rijden in elke situatie. Dit hoge vermogen wordt bereikt door de vierkleppen-techniek met verstelling van de inlaat-nokkenassen. Voor een betrouwbare brandstoftoevoer zorgt een benzine-inspuiting voor elke cilinderrij afzonderlijk.

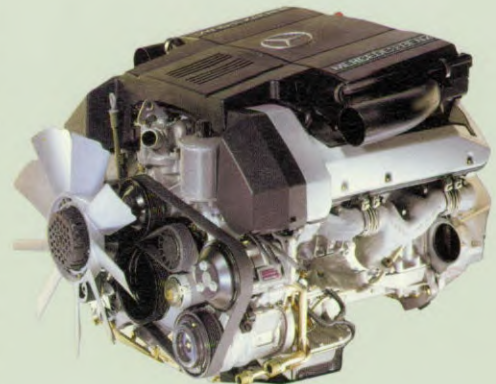
De S-klasse biedt u een voor de topklasse uniek motorenprogramma: benzinemotoren met vierkleppen-techniek en een dieselkrachtbron die deze auto tot de zuinigste van de topklasse maakt.



De zescilinder turbodiesel.



De zescilinder motor met 24 kleppen.



De achtcilinder motor met 32 kleppen.



De twaalfcilinder motor met 48 kleppen.

Een groot aantal veiligheidsideeën dat thans ook in de auto's van andere fabrikanten vanzelfsprekend is, werd geïntroduceerd in een Mercedes-Benz van de S-klasse. Door onze in tientallen jaren opgedane ervaringen op het gebied van de veiligheid voor de inzittenden, zijn wij er met de nieuwe S-klasse in geslaagd deze traditie op perfecte wijze voort te zetten.

Airbag voor bestuurder en voorpassagier

Aanvullend op de veiligheidsgordels verminderen de standaard airbags tijdens een frontaal ongeval het letselrisiko. Bij een zware frontale aanrijding worden de airbags bliksemsnel opgeblazen en voorkomen daardoor, dat het hoofd en het bovenlichaam van de in de gordel zittende bestuurder en voorpassagier in aanraking komen met het stuurwiel of het dashboard. Dank zij de technische ontwikkelingen en de kompakte konstruktie is de



Onder normale omstandigheden merkt u niets van de aanwezigheid van de airbag. Indien nodig, wordt deze in dertig millisekonden opgeblazen.

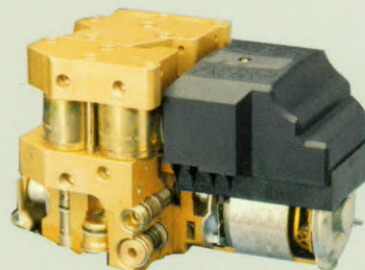
airbag voor de voorpassagier nu zo geplaatst dat er nog genoeg ruimte voor een dashboardkastje overblijft.

Aanpassing van de gordelgeometrie vóór

Aanvullend op de gordelspanners, die de veiligheidsgordels tijdens een ongeval strak aantrekken, wordt bij de S-klasse de gordelgeometrie automatisch aan het lichaam aangepast. Het schouderpunt van de gordel bevindt zich zoals voorheen aan de middenstijl en is in hoogte verstelbaar. Het bijzondere daaraan is echter dat deze hoogteverstelling nu automatisch met de langinstellingen van de zitplaats meeverandert. De gordels zitten dus altijd goed.

ABS

Het Anti-Blokkeer-Systeem zorgt ervoor, dat uw auto ook tijdens een noodstop volledig bestuurbaar blijft, doordat het blokkeren van de wielen wordt voorkomen. De S-klasse heeft een ABS op basis van een verder ontwikkelde mikro-

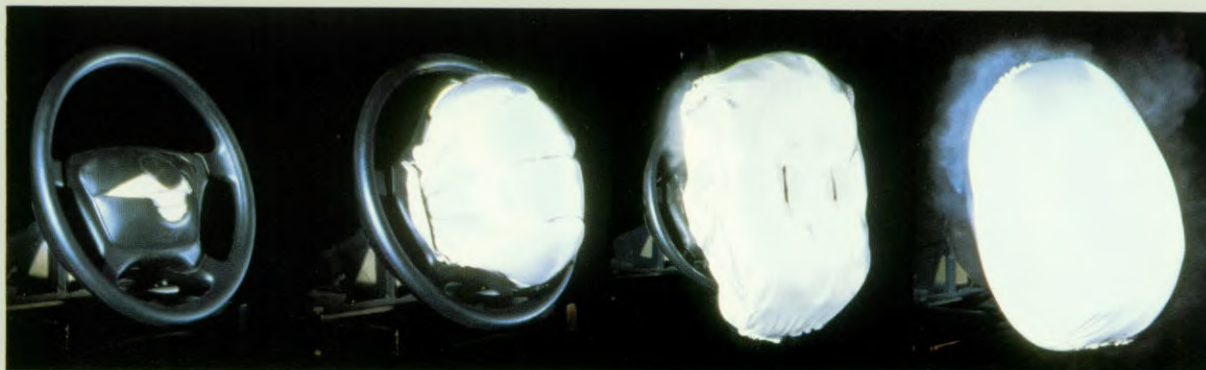


De ABS/ASR-regelunit voorkomt doorslippende en blokkerende wielen.

computer met een meer verfijnde regeling. Daardoor wordt een maximale remstabiliteit onder alle rijomstandigheden gewaarborgd.

ADS

Het Adaptieve Dampings-Systeem verandert afhankelijk van de toestand van de weg de dampingskarakteristiek aan de voor- en achteras. Op een vlakke weg maakt het ADS een comfortabelere demping mogelijk en voorkomt zo vermoeidheid op langere afstanden. Op een oneffen wegdek wordt de dampingskracht bliksemsnel vergroot en het chassis stabiel gehouden. Het ADS is als speciale uitvoering alleen le-



verbaar in combinatie met de hydro-pneumatische niveauregeling.

ETS

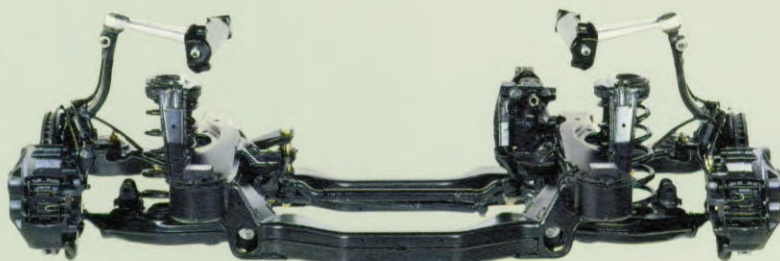
Het elektronische tractiesysteem ETS zorgt ervoor dat geen van de aandrijfwielen op een aan één kant glad wegdek doorslipt. Een knipperend waarschuwingslampje maakt de bestuurder er op attent dat een wiel zijn natuurkundige grenzen heeft bereikt. ETS behoort bij de S 350 TURBODIESEL, S 280 en S 320 tot de standaarduitrusting.

ASR

De Anti-doorSlip-Regeling, afgekort ASR, voorkomt het doorslippen van de aangedreven wielen bij het weggrijden en tijdens het accelereren. Zodra er een wiel begint door te slippen, wordt het wiel bliksemsnel afgeremd en het motorvermogen getemperd. ASR is voor de S 280 en S 320 als optie leverbaar en bij de S 420 en S 500 standaard.

ESP

De rijddynamiekregeling ESP (Electronic-Stability-Program) omvat alle functies van ABS, ETS en ASR alsmede stabiliserende werking bij het remmen en accelereren. Daarnaast vermindert ESP het sliprisico in de bocht en houdt de auto zelfs bij plotselinge uitwijkmanoeuvres stabiel. Afhankelijk van de situatie remt ESP een of meerdere wielen af en reduceert of verhoogt bovendien het motorvermogen. ESP wordt bij de S 420 en S 500 als optie, bij de S 600 standaard geleverd.



De vooras met dubbele wiel-draagarmen zorgt voor een beter rijgedrag.

Ook in de Mercedes-Benz S-klasse: de ruimtelijk geleide achteras.



Vooras met

dubbele wieldraagarmen

Deze askonstruktie maakt een verbetering van het rijkomfort mogelijk ten opzichte van de schokdemper geleide vooras, waarbij de schokdempers een deel van de wielgeleiding vormen. In plaats van door slechts één wordt elk voorwiel door twee geleide-armen geleid. Dat ontlast de schokdempers, die dus alleen maar hoeven te dempen en daardoor sneller op oneffenheden in het wegdek reageren.

Ruimtelijk geleide achteras

De ruimtelijk geleide achteras voorkomt ongewenste eigen stuurbewegingen van de aangedreven achterwielen. Elk achterwiel wordt door vijf reactie-armen geleid, die via ophangrubbers met het subframe zijn verbonden. De achterwielen worden zo ook bij sterk inveren steeds exakt in de juiste hoek met het wegdek en de rijrichting gehouden.

Veiligheidskompartment

Vergeleken met de voorgangers hebben wij het passagierskompartment van de S-klasse nog stabieler uitgevoerd. Speciale aandacht is ook besteed aan de bescherming bij botsingen van opzij, reden waarom ook de stijlen van de S-klasse zijn verstevigd. Bovendien verbetert een nieuwe dwarsbalk onder het dashboard de stabiliteit in dwarsrichting van het schutbord bij aanrijdingen van opzij.

Diefstalbeveiliging

Elke S-klasse is standaard uitgerust met een elektronische motormanagementblokkering. Desgewenst is er als extra een infrarood-interieurbeveiliging in combinatie met een wegsleepbeveiliging en een diefstal/inbraakalarminstallatie leverbaar. Optimale diefstalbeveiliging was bij de ontwikkeling en konstruktie van de S-klasse een belangrijke faktor: door massieve ruitomlijstingen, doordachte slotsystemen en een braakzeker stuurslot.

Eén van de basisprincipes van Mercedes-Benz is de bescherming van de planeet waarop wij leven. Vanaf de eerste ontwikkelingsfase van de S-klasse werd daarom consequent met alle ecologische aspecten rekening gehouden. Niet alleen met betrekking tot de constructie en de uitrusting, maar ook in het productieproces van deze serie werd op het gebied van milieubescherming al het momenteel haalbare gerealiseerd.

Akku

Om een bijdrage aan de besparing op grondstoffen te leveren, zijn de akku's van de S-klasse verbeterd. Het resultaat is een 17 procent hogere energie-afgifte en een 80 procent langere levensduur. Daarnaast kunnen de akku's van de S-klasse in volledig gesloten materiaalkringlopen worden verwerkt. Dat voorkomt zeer effectief de vervuiling van het milieu door lood. Daar de akku van de S-klasse zich in de kofferruimte



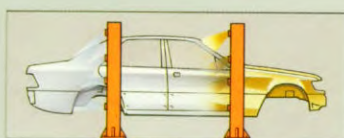
Er worden zoveel mogelijk lakken op waterbasis gebruikt.

bevindt, zorgt hij door zijn gewicht bovendien voor een gelijkmatiger verdeling van de asbelasting en zo voor een betere grip op een gladde ondergrond.

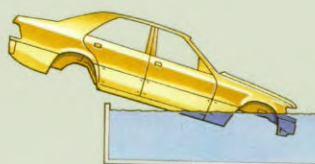
Schema van de corrosiebescherming bij de S-klasse.



Ongelakte karrosserie



Ontvetten en fosfateren



Elektro-dompelbad



PVC-afdichting van de naden

Recyclingmaterialen

Het is tegenwoordig niet mogelijk een auto te bouwen zonder daarbij gebruik te maken van kunststoffen. Zij hebben een groot aantal gunstige eigenschappen zoals bij voorbeeld flexibiliteit bij een grote stabiliteit, een goed geluidsabsorberend vermogen, corrosie-ongevoeligheid en een gering gewicht. Daarom bedraagt het aandeel kunststoffen bij de S-klasse – zelfs bij spaarzame toepassing – nog altijd acht procent van het totale gewicht. Om die reden hebben wij ons intensief beziggehouden met het hergebruik van deze kunststofdelen. Zo worden bij voorbeeld alle kunststof onderdelen van de S-klasse, die 100 gram of meer wegen, gemerkt. Dat maakt het mogelijk ze gesorteerd te recyclen. Afvalmateriaal dat tijdens de productie van kunststofdelen ontstaat, wordt niet weggegooid maar consequent weer in de materiaalkringloop opgenomen en hergebruikt. En waar mogelijk worden nu al componenten van recyclingmaterialen vervaardigd. In de S-klasse bij voorbeeld de afdekplaat van de elektronica in de voetenruimte, het kabelkanaal, de bekleding van de kofferruimte met

hoogwaardig naaldvlies, de afdekplaat van de doorlaadopening en de stoffilterkassette. Bovendien worden er geen CFK's meer gebruikt bij



Bij de S-klasse zijn alle kunststofdelen van meer dan 100 gram in de S-klasse gekodeerd, teneinde een gesorteerde recycling mogelijk te maken.

het verschuimen van kunststoffen. Andere kunststof onderdelen zoals bumpers en flankbekledingen zijn zodanig bevestigd dat ze gemakkelijk zijn te demonteren en opnieuw te spuiten. Daarom kunnen ze worden gerepareerd en hoeven niet tengevolge van een lichte beschadiging te worden vervangen. Ekologie kan dus ook zeer economisch zijn. Hetgeen in het bijzonder tot uitdrukking komt bij de recycling van katalysatoren, waarbij edelmetalen als platina en rhodium worden teruggewonnen. Bovendien passen wij reeds groeiende grondstoffen toe. Zo gebruiken wij voor de bestuurdersstoel bijvoorbeeld kokos en voor delen van de deurbekledingen sisal en vlas.

Koelmiddelen

Om het gebruik van CFK's geheel te vermijden, is de in de S-klasse standaard ingebouwde airconditioning met automatische regeling speciaal afgestemd op de toepassing van chloorvrije koelmiddelen.

Korrosiebescherming

Om een nóg langere levensduur van de S-klasse te bereiken, is bijzonder veel aandacht besteed aan de corrosiebescherming. Zo is al het plaatstaal waarbij mogelijk roestvorming kan optreden elektrolytisch verzinkt. Tegelijkertijd is de zinklaagdikte tot 10 µm vergroot. De conservering van alle holle ruimten werd door de toepassing van een nieuw verstuvingsprocédé verbeterd opdat er niets van binnenuit kan doorroesten. Omdat tijdens het rijden de beschermingslaag in de wielkasten niet door steenslag mag worden beschadigd, zijn alle wielkasten door kunststof schalen beschermd.

Oxydatiekatalysator

De zuinige motor van de S 350



Voor uw comfort: de stoffen bekleding van de S-klasse bestaat voor 45 procent uit zuiver scheerwol.

TURBODIESEL is standaard voorzien van een uitlaatgasrecirkulatie en een oxydatiekatalysator. Daarmee blijft hij voor wat betreft de uitstoot van roetdeeltjes moeiteloos onder de uiterst lage norm van 0,08 g/km.

Uitlaatgasrecirkulatie

Bij deze voorziening wordt een deel van de uitlaatgassen vanuit de uitlaat via het inlaatspruitstuk weer naar de motor teruggevoerd. Daardoor dalen vanwege het geringere zuurstofaandeel de hoogste verbrandingstemperaturen en daarmee ook de schadelijke NO_x-emissie.

Katalysator

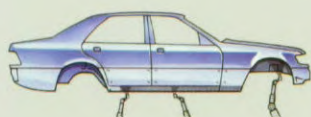
Het uitlaatsysteem tussen de motor en de katalysator is thermisch geïsoleerd of dubbelwandig uitgevoerd. Daardoor kunnen de hete uitlaatgassen de katalysator sneller op bedrijfstemperatuur brengen, zodat de reinigende werking al vrijwel direct na de start begint. Bovendien konden de maximale temperaturen in de katalysator worden bereikt, verder worden verlaagd. Dit komt de levensduur van de katalysator ten goede. Bovendien is er door een duidelijke vergroting van het katalysatorvolume voor gezorgd dat deze zijn reinigende taak lange tijd kan verrichten. De vergroting van de doorsnede reduceert ook de tegendruk, waardoor de vermogensverliezen tot een minimum worden beperkt.



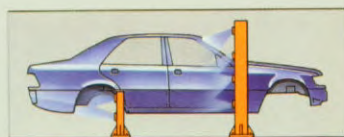
Voor een optimale reiniging van de uitlaatgassen zijn de katalysator en de voorste uitlaatpijpen voorzien van een warmte-isolatie. Bovendien werd de katalysator aanzienlijk vergroot.

Sekundaire luchtinblazing

Een ander principe ter vermindering van schadelijke uitlaatgassen is de sekundaire luchtinblazing bij de achten twaalfcilinder modellen. Door toevoer van verse lucht in de uitlaat worden de voor het milieu schadelijk CH- en CO-emissies voor het grootste deel geoxydeerd tot het ongevaarlijke H₂O respectievelijk CO₂. De beste voorwaarden voor een nog effectievere reiniging van de uitlaatgassen.



PVC-bodembescherming



Anti-steenslaglaag en grondlak



Deklak en transparante lak



Elektronisch geregeld conserveringsprocédé

De standaarduitrusting van de S-klasse.

Motor

Vierkleppen-techniek. Elektronische ontsteking met antiklopregeling. Katalysator (Oxykat bij de S 350 TURBODIESEL). Sekundaire luchtinblazing bij de acht- en twaalfcilinder modellen. Hydraulische klepspelingscompensatie. Hydraulisch gedempte motorsteunen. Elektronische regeling van het stationaire toerental, CANdatabus en elektronisch diagnosesysteem in alle modellen met benzinemotoren. Mercedes-Benz S 280 met zescilinder 2,8 liter motor; de S 320 met zescilinder 3,2 liter motor, beide met HFM-motorregeling en variabele inlaat. De S 350 TURBODIESEL met zescilinder 3,5 liter turbodieselmotor. De S 420 met achtcilinder 4,2 liter motor. De S 500 met achtcilinder 5,0 liter motor. De S 600 met twaalfcilinder 6,0 liter motor, elektronische inspuiting en ontsteking voor beide cilinderrijen apart.

Versnellingsbak

S 350 TURBODIESEL en S 320 standaard met automatische vierversnellingsbak. S 280 met mechanische vijfversnellingsbak, automatische vijfversnellingsbak voor zes cilinder-benzinemotor als optie. S 420, S 500 en S 600 met elektronisch gestuurde automatische vijfversnellingsbak. Alle automatic-varianten met Tempomat. Voor S 280, S 320 en S 350 TURBODIESEL is het elektronische tractiesysteem ETS standaard, bij de S 420 tot S 600 de Anti-Doorslip-Regeling ASR. Elek-

tronic-Stability-Program (ESP) is bij de S 600 standaard, bij de S 420 en S 500 als optie leverbaar.

Vering

Aan voor- en achteras elk twee schroefveren, één torsiestaafstabilisator en twee schokdempers met gasvulling. Als extra leverbaar: de niveauregeling en in combinatie met deze niveauregeling het Adaptief Dempings-Systeem (ADS). De niveauregeling hoort bij de Mercedes-Benz S 600 tot de standaarduitrusting.

Assen

Alle modellen zijn voorzien van een vooras met dubbele wieldraagarmen en een ruimtelijk geleide achteras. Beide assen zijn gemonteerd in een subframe.

Wielen

De Mercedes-Benz S 280 en S 350 TURBODIESEL hebben standaard stalen velgen. De modellen S 320, S 420 en S 500 hebben in standaarduitvoering vijftiengaats lichtmetalen velgen, de S 600 heeft achtegaats lichtmetalen velgen, in hoogglans gelakt. Als extra zijn ook de S 280 en S 350 TURBODIESEL leverbaar met lichtmetalen velgen. Alle modellen kunnen ook worden geleverd met de achtegaats lichtmetalen velgen van de S 600.

Remmen

Alle S-klasse modellen standaard met Anti-Blokkeer-Systeem (ABS).

Asbestvrije remvoeringen. Remschijven vóór inwendig geventileerd. Controle-indikator voor de slijtage van de remvoeringen van de voorremmen en parkeerrem met automatische remkabelnastelling. Alle S-klasse modellen schijfremmen met vaste remklauwen en vier zuigers vóór, twee zuigers achter. Mercedes S 420, S 500 en S 600 remschijven achter inwendig geventileerd.

Stuurinrichting

Stuurwiel met leder bekleed (bij de Mercedes-Benz S 600 bovendien voorzien van houtelementen) en met airbag. Veiligheidsstuurkolom, bij de zes- en achtcilinders mechanisch in langsrichting verstelbaar. Bij de S 600 (in Nederland: bij alle typen) is de stuurkolom elektrisch in langsrichting en hoogte verstelbaar. De S 600 is standaard uitgerust met een Memory-schakeling. Parameter-stuurbekrachtiging bij alle modellen.

Karosserie

Zelfdragende karosserie, geheel van staal met stabiel passagierskompartment. Brandstoftank boven de achteras geplaatst. Energie-absorberende vóór- en achterzijde. Energie-absorberende kunststof bumpers. Gladde flankbekleding voor bescherming tegen karosserieschade; dorpelbekleding. Optimale anti-korrosiebescherming. Optimaal zicht rondom. Als extra leverbaar: schuif/kanteldak met

geïntegreerde windgeleider of glazen schuif/kanteldak; doorlaadmogelijkheid met skizak naar de kofferruimte en sluitbeplichting voor alle vier de deuren en het kofferdeksel (sluitbeplichting bij de Mercedes-Benz S 600 standaard).

Ruiten

Voorruit en elektrisch verwarmde achterruit van gelaagd veiligheidsglas, zijruiten van dubbel glas. Warmtewerend glas rondom. Elektrische zijruitopeners met snelbediening in alle vier deuren. Elektrisch verwarmd ruitespoeiersysteem met drie elektrisch verwarmde dubbele spoeiers, verwarmde ruststandvlakken voor de ruitewisserbladen. Panorama-ruitewisser en wisser voor de voorpassagier met drie wisselheden: normaal wissen, snel wissen en intervalwissen met twee van de rijnsnelheid afhankelijke intervalpauzes. Bovendien een tipstand voor het eenmalig wissen zonder te spoeien.

Sloten

Centrale vergrendeling met infrarood-afstandsbediening, met geïntegreerde tankdop- en kofferdekselvergrendeling. Komfortsluiting van zijruiten en schuifdak. Veiligheidssloten in alle deuren, kindersloten achter. Stuurslot, gekombineerd met kontakt- en startbediening en met beveiliging tegen dubbel starten. Dashboardkastje en brillenvak met hoofdsleutel afsluitbaar. De centrale vergrendeling is te bedienen vanuit het interieur via een schakelaar in de deur van de bestuurder. Hoofdsleutel met

vierlangsgroeven-systeem. Motormanagementblokkering. Als extra: diefstal-/inbraakalarminstallatie, interieurbeveiliging en wegsleepbeveiliging.

Verlichting

Koplampen met multi-vlaks reflectoren. Vierkoplampensysteem met standlicht, asymmetrisch dimlicht, grootlicht, mistlampen, in Nederland voorzien van koplampwissers met -spoeiers. Waarschuwingsscherm voor niet uitgeschakelde verlichting. Pneumatische koplamphoogte-afstelling voor beladen en onbeladen wagen. Parkeerlichten, achteruitrijlampen, mistachterlamp. Uitstaplichten in alle deuren. Traploos regelbare instrumentenverlichting. Interieurverlichting met vertragingsschakelaar en extra leeslamp voor de voorpassagier. Verlichting in het achterkompartment. Verlichting van de asbak, in het dashboardkastje, van de verwarmings- en ventilatiebediening en de lichtschakelaar. Verlichting in de kofferruimte. Bij automatische versnellingsbak verlichting van het display van het kieshendel.

Zitplaatsen

Bestuurderszitplaats met verstelling in langsrichting, in de hoogte, van de zitkussenhoek en met traploos verstelbare rugleuning. Bovendien een langverstelling van het zitkussen te opzichte van de rugleuning alsmede een verstelbare lendesteun. Zitplaats van de voorpassagier verstelbaar in langsrichting en met traploos verstelbare

rugleuning - als extra uitgevoerd als de zetel van de bestuurder. In hoogte verstelbare hoofdsteunen. Automatische driepunts veiligheidsgordels met automatische aanpassing van de gordelgeometrie, comfort-rolautomaten en gordelspanners. Opklapbare middenarmsteun, in drie standen verstelbaar. Beide voorzitplaatsen als extra met Multicontour-rugleuning leverbaar. Elektronische stoelinstelling met memory voor 3 posities in de S 600 standaard, voor alle overige varianten als speciale uitrusting met en zonder memory voor de voorstoelen paargewijs leverbaar. Achter: achterbank voor drie personen met twee pneumatisch neerklapbare hoofdsteunen. Opklapbare middenarmsteun met vergrendeling, als extra met opbergvak. Twee automatische driepunts veiligheidsgordels links en rechts en een heupgordel met oprolautomaat in het midden. Als extra zijn de hoofdsteunen evenals de rugleuning van de achterbank elektrisch verstelbaar. Eveneens als optie leverbaar en uitsluitend leverbaar als set: elektrisch verstelbare individuele zitplaatsen achterin met middenconsole, afsluitbaar opbergvak, lendesteun en Memoryschakeling, desgewenst ook met Multicontour-rugleuningen. Lederen bekleding als extra leverbaar (standaard bij de S 600 in twee kleuren) en als „Leder exclusief”: compleet uitgevoerd in drie kleurcombinaties.

Airconditioning en ventilatie

Airconditioning met automatische regeling van de koelings- en ver-

warmingscapaciteit, de hoeveelheid en verdeling van de lucht – en dat bij een vooraf ingestelde temperatuur voor links en rechts afzonderlijk. De mogelijkheid tot handmatig ingrijpen is te allen tijde aanwezig. Druktoets voor ontthooiing van de voorruit met maximaal verwarmde lucht bij een geregelde hoeveelheid lucht. Verdeling van de luchttoevoer naar de openingen bij de voorruit, op het dashboard en in de voetenruimten vóór- en achterin, geregeld via een schakelaar. Traploos regelbare aanjager. Voor de uitstroomroosters in het dashboard wordt de dosering geregeld via vier keuzeschakelaars. Voor de roosters in het midden kan worden ge-

kozen uit onverwarmde, gekoelde of verwarmde lucht. Recirkulatiesysteem met tijdschakelaar. Elektrostatisch stoffilter. Als extra leverbaar: actief koolfiltersysteem (geurfilter, standaard bij de Mercedes-Benz S 600); airconditioning achterin; voorverwarmingsinstallatie voor motor en interieur (desgewenst met afstandsbediening).

Signaalinstallatie

Knipperlichten die automatisch uitschakelen en tipkontakt voor inhaalsignaal, bediend door de kombinatieschakelaar aan de stuurkolom. Lichtsignaal, klaxon, waarschuwingsknipperlichtinstallatie waarvan de schakelaar goed

bereikbaar voor zowel de bestuurder als de voorpassagier in de middenconsole is aangebracht.

Instrumenten

en controlelampjes

Snelheidsmeter. Totaalkilometer- en dagteller. Koelwatertemperatuurmeter, oliedrukmeter, brandstofmeter. Kwartsklokje. Brandstofverbruiksmeter. Toerenteller. Buitentemperatuurmeter. Controlelampjes voor grootlicht, knipperlichten, waarschuwingsknipperlichtinstallatie, batterijlaadstroom, parkeerrem, remvloeistof, remvoeringslijtage, ABS, mistachterlamp, brandstofreserve, voor de niveaus van motorolie, koelvloeistof en

	S 350 TURBODIESEL	S 280
Aantal cilinders	6	6
Boring en slag (mm)	89,0/92,4	89,9/73,5
Cilinderinhoud (cm ³)	3449	2799
Max. vermogen in kW bij 1/min *	110 (150)/4000	142 (193)/5500
Max. koppel in Nm bij 1/min *	310/2000	270/3750
Kompressieverhouding	22,0:0	10,0:1
Inhoud motorkarter max/min (liter)	8,0/6,0	7,5/5,5
Inhoud koelsysteem (liter)	10,0	13,0
Dynamo	14 V/100 A	14 V/120 A
Akku	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah
Max. snelheid	185 km/h	215 km/h
Bandenmaat	235/60 R 16 100 V	235/60 R 16 100 V
Brandstof	Diesel	Super loodvrij
Brandstofverbruik in l/100 km **		
in stadsverkeer	11,7	15,6
bij 90 km/h	7,7	8,6
bij 120 km/h	9,7	10,6
Inhoud brandstoftank (liter)		
waarvan reserve ca. 12,5 liter	100	100
Draaicirkel (m)	12,18	12,18
Eigen gewicht, rijklaar (kg) ***	1940	1890
Kentekengewicht in Nederland (kg) ***	1900	1865
Max. toelaatbaar totaalgewicht (kg)	2590	2550

* Het aangegeven vermogen volgens de EG-richtlijn staat effectief aan het vliegwiel ter beschikking voor aandrijving van de wagen.

** Brandstofverbruik volgens EG-richtlijn 80/1268/ECE.

*** Gewichtsopgave volgens EG-norm (rijklaar, met bestuurder 68 kg, bagage 7 kg, brandstoftank voor 90 % gevuld) respektievelijk volgens het Nederlandse kentekenbewijs. Het betreft de standaarduitvoering, extra uitrustingen kunnen dit gewicht verhogen. De waarden tussen haakjes gelden voor de uitvoeringen met lange wielbasis.

ruitesproeiervloeistof. Controle-systeem voor het uitvallen van alle gloeilampen van de exterieur-verlichting. Knippersignaal voor gebruik van de veiligheidsgordels. Afzonderlijke controlelampjes voor airbag, ETS (Elektronisch Traktie-Systeem) en ASR (Anti-doorSlipRegeling).

Diversen

Dashboard en middenconsole bekleed met edelhout (in Nederland met wortelnotehout). Brillenvak. Open vakken aan alle deuren. Elektrisch instelbare en verwarmde buitenspiegels, elektrisch inklapbaar, aan de bestuurderszijde met asferisch gebogen spiegel-

glas. Automatisch omhoogkomende parkeerindikatoren. Verbandtrommel in de hoedenplank. Aflegbakje tussen de zitplaatsen voorin. Twee beklede zonnekleppen met make-up spiegels, zijdelings zwenkbaar, anti-verblindings klepje tussen de zonnekleppen. Anti-verblindings binnenspiegel, bij de Mercedes-Benz S 600 (in Nederland ook bij de S 420 en S 500) automatisch dimmend en Memory. Eveneens standaard bij de S 600: radio „Exquisit“ met RDS en cassettespeler, bij de andere modellen als extra leverbaar. Rechtsvoor een, achter twee flexibele handgrepen aan de dakrand – achter voorzien van een kleeerhaakje. Asbak met sigaretten-

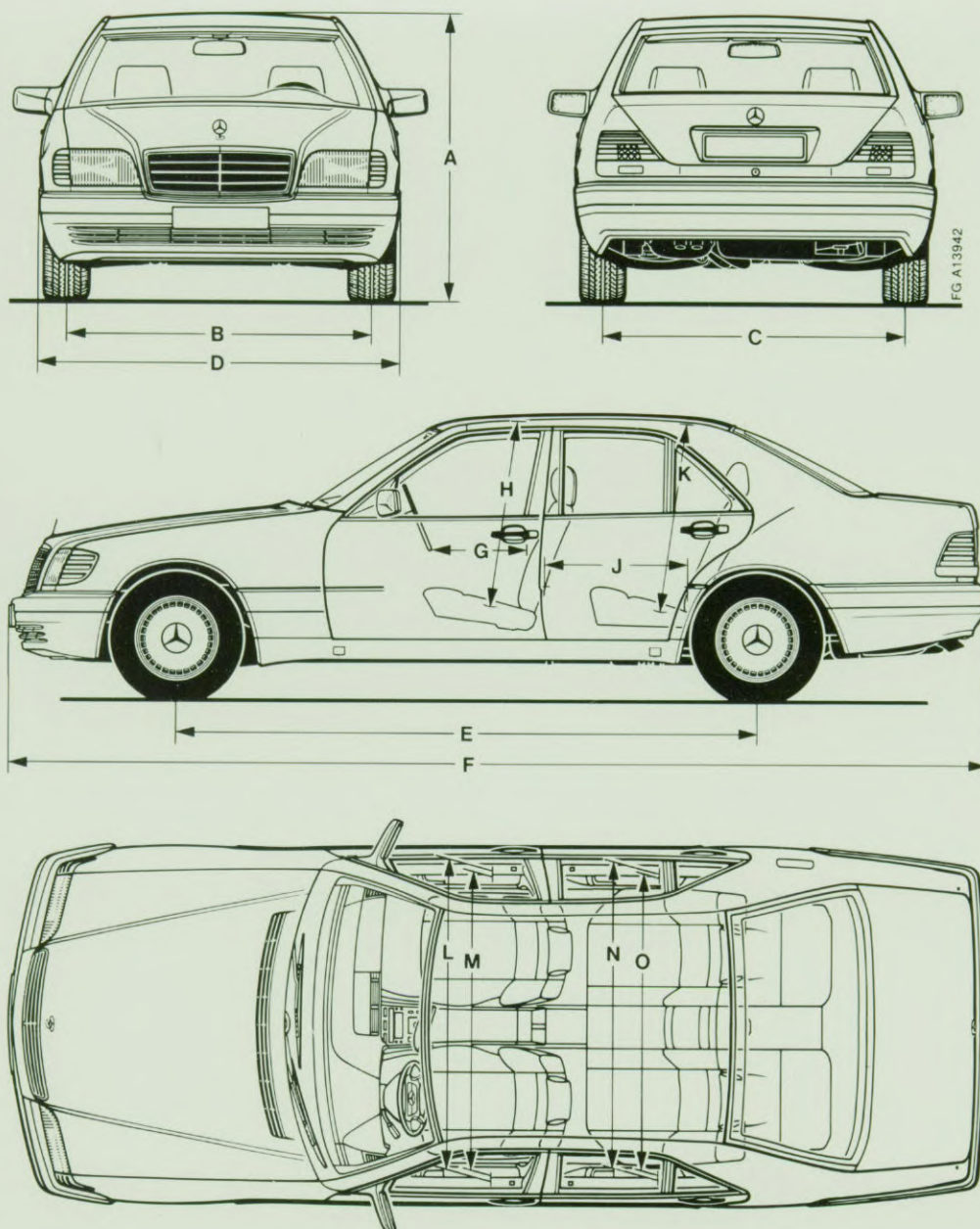
aansteker, asbakken in de achterdeuren. Verzinkbare gordelsloten achterin. Velours tapijt op de vloer. Waarschuwingdriehoek in de kofferruimte. Bergvak in de kom van het reservewiel en in de akku-ruimte. Airbag voor de bestuurder en de voorpassagier (met behoud van het dashboardkastje) standaard bij alle modellen.

N.B.

De hier omschreven standaard-uitrusting kan afwijken van de werkelijke uitrusting c.q. er kunnen enkele elementen niet zijn opgenomen. Voor exacte informatie verwijzen wij naar onze laatste prijslijst.

S 320	S 420	S 500	S 600
6	8	8	12
89,9/84,0	92,0/78,9	96,5/85,0	89,0/80,2
3199	4196	4973	5987
170 (231)/5600	205 (279)/5700	235 (320)/5600	290 (394)/5200
315/3750	400/3900	470/3900	570/3800
10,0:1	10,0:1	10,0:1	10,0:1
7,5/5,5	8,0/6,0	8,0/6,0	10,0/8,0
14,5	16,5	16,5	20,0
14 V/120 A	14 V/120 A	14 V/120 A	14 V/120 A
12 V/100 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah
225 km/h	245 km/h	250 km/h	250 km/h
235/60 R 16 100 V	235/60 ZR 16	235/60 ZR 16	235/60 ZR 16
Super loodvrij	Super loodvrij	Super loodvrij	Super loodvrij
14,5	15,2	16,4	20,4
9,6	8,8	8,7	10,3
11,6	10,6	10,4	12,2
100	100	100	100
12,18/12,51	12,18/12,51	12,18/12,51	12,18/12,51
1905 (1915)	1990 (2000)	2000 (2010)	2180 (2190)
1850 (1860)	1950 (1960)	1960 (1970)	2140 (2150)
2550 (2560)	2640 (2650)	2650 (2660)	2710 (2720)

Afmetingen



	S	
A Max. hoogte, rijklaar	148,6 cm	(148,6 cm)
B Spoorbreedte vóór	160,6 cm	(160,6 cm)
C Spoorbreedte achter	157,9 cm	(157,9 cm)
D Max. breedte	188,6 cm	(188,6 cm)
E Wielbasis	304,0 cm	(314,0 cm)
F Max. lengte	511,3 cm	(521,3 cm)
G Stuurwiel - rugleuning bestuurderszitplaats *	49,4 cm	(49,4 cm)
H Zithoogte vóór **	99,4 cm	(99,4 cm)
J Rugleuning voorstoel - rugleuning achterbank *	74,5 cm	(84,5 cm)

* Maten afhankelijk van de zitpositie

** Zonder schuifdak

	S	
K Zithoogte achterin **	98,8 cm	(98,8 cm)
L Breedte op ellebooghoogte vóór	162,4 cm	(162,4 cm)
M Breedte op schouderhoogte vóór	156,8 cm	(156,8 cm)
N Breedte op ellebooghoogte achterin	159,4 cm	(159,4 cm)
O Breedte op schouderhoogte achterin	155,6 cm	(155,6 cm)
P Inhoud kofferruimte ca.	0,524 m ³	(0,524 m ³)

De waarden tussen haakjes gelden voor de uitvoeringen met lange wielbasis.

Inhoud vrijblijvend. Wijzigingen in specificaties en uitrustingen voorbehouden.

De in deze brochure vermelde gegevens zijn voorlopig en moeten als benaderd worden beschouwd.

Zij komen overeen met de stand van zaken op het moment van redaktiesluiting van dit drukwerk (95055, stand 07/95).