



DE S-KLASSE VAN MERCEDES-BENZ



Het begon allemaal met de Ster

Filosofie	2
Motorsport	4
Kwaliteit	6
Milieubewustzijn	8
Service	10

De nieuwe S-klasse van Mercedes-Benz

De nieuwe S-klasse	14
--------------------	----

De hoogwaardige techniek van de S-klasse

Ontspannend comfort	30
Aktieve veiligheid	34
Passieve veiligheid	36
Intelligente techniek	38
Milieu	42

De 22 kleuren van de S-klasse

Lakkleuren	46
------------	----

Het interieur van de S-klasse

Interieur-uitvoering	50
----------------------	----

De standaard van de S-klasse

De standaard-uitrusting	52
-------------------------	----

De S-klasse in cijfers

Technische gegevens	55
Afmetingen	56

De vermeldingen in deze brochure inzake de techniek en de standaard-uitrustingen zijn voorlopig en komen overeen met de stand van zaken op het moment van redaktiesluiting van dit drukwerk (stand 01/91). Op de afbeeldingen komen ook speciale uitrustingen voor, die niet tot het standaard leveringspakket behoren.

Geachte relatie,

Wij stellen uw belangstelling voor de nieuwe

S-klasse vanzelfsprekend zeer op prijs.

Want in deze automobielen hebben wij alle
ervaring en kennis toegepast die wij in meer
dan 100 jaar hebben opgedaan.

Met de nieuwe S-klasse hebben wij beoogd,
u een concept te bieden, dat toonaangevend
is voor de gehele automobielwereld.

Na het doorlezen van deze brochure kunt u al
enigszins beoordelen, of wij daarin zijn geslaagd.

Mercedes-Benz



Het begon allemaal met de Ster.

Honderd jaar geleden stuurde Gottlieb Daimler zijn echtgenote een ansichtkaart waarop zijn woonhuis te zien was. 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 Gottlieb Daimler en Karl Benz hem in de vorige eeuw hebben uitgevonden, werd deze Ster over de hele wereld het symbool voor technische vooruitgang en kwaliteit. Bij al het enthousiasme voor de technische vooruitgang, hebben onze ingenieurs zich echter altijd hun bijzondere verantwoordelijkheid ten aanzien van alle aspecten met betrekking tot de auto voor ogen gehouden. Zoals bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid ten opzichte van onze

Mercedes-Benz SSKL (Super-Sport-Kort-Licht) van 1931. Speciaal voor de inzet als racewagen werden slechts enkele exemplaren van deze sportwagen gebouwd.



klënten en hun veiligheid. Meer dan 50 jaar zeer intensieve ontwikkeling en research op het gebied van de veiligheid voor de inzittenden en talloze ontwikkelingen zoals 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. Milieubehoud betekent niet alleen katalysator en loodvrij tanken, maar omvat alle facetten van de ontwikkeling van een auto tot en met het recyclingproces.

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

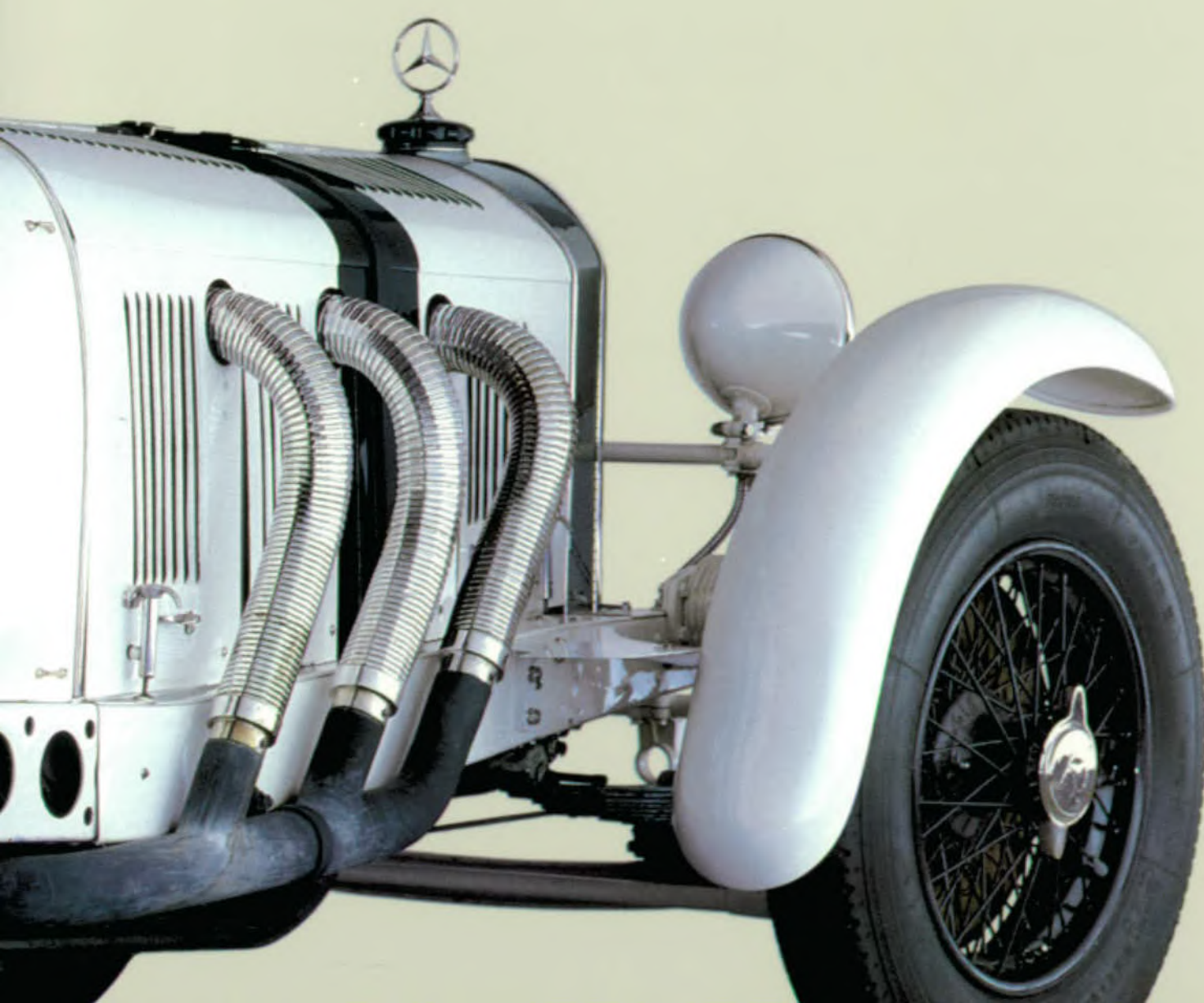


1933



1989

De grafische ontwikkeling van ons merksymbool gedurende 80 jaar van het bestaan van onze onderneming.



De automobiel was nog geen tien jaar oud, toen op 22 juni 1894 de eerste autorace plaatsvond. Sinds dit eerste motorsportevenement is Mercedes-Benz vaak de direkte krachtmeting op het circuit aangegaan. Want pas hier



komen de daadwerkelijke kwaliteiten van een automobiel aan het licht. En vaak zijn vooral de

De "Silberpfeile" van nu. In 1989 maakte Mercedes-Benz zijn comeback in de autosport en won ook prompt het wereldkampioenschap voor sportprototypen.

kwaliteiten van onze in serieproductie gebouwde auto's en motoren de voorwaarden dat onze racewagens kunnen winnen. Een goed voorbeeld daarvan is de 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. Daarbij speelt ons onze – door menigeen als overdreven betitelde – hang naar perfectie zeer goed in de kaart. Wij zijn pas echt tevreden, als het absoluut niet beter kan. Ongeacht of dit een uit de seriepro-

Mercedes 300 SL "Panamericana", de wedstrijdversie van de legendarische 300 SL met vleugeldeuren.



duktie afkomstige auto is of een wedstrijdswagen. Sinds

enkele jaren zijn onze ingenieurs weer bijzonder succesvol op de internationale circuits. Met motoren

waarvan het basiskoncept uit de serieproductie komt. Zo wordt bijvoorbeeld onze C 11 door een V 8-motor

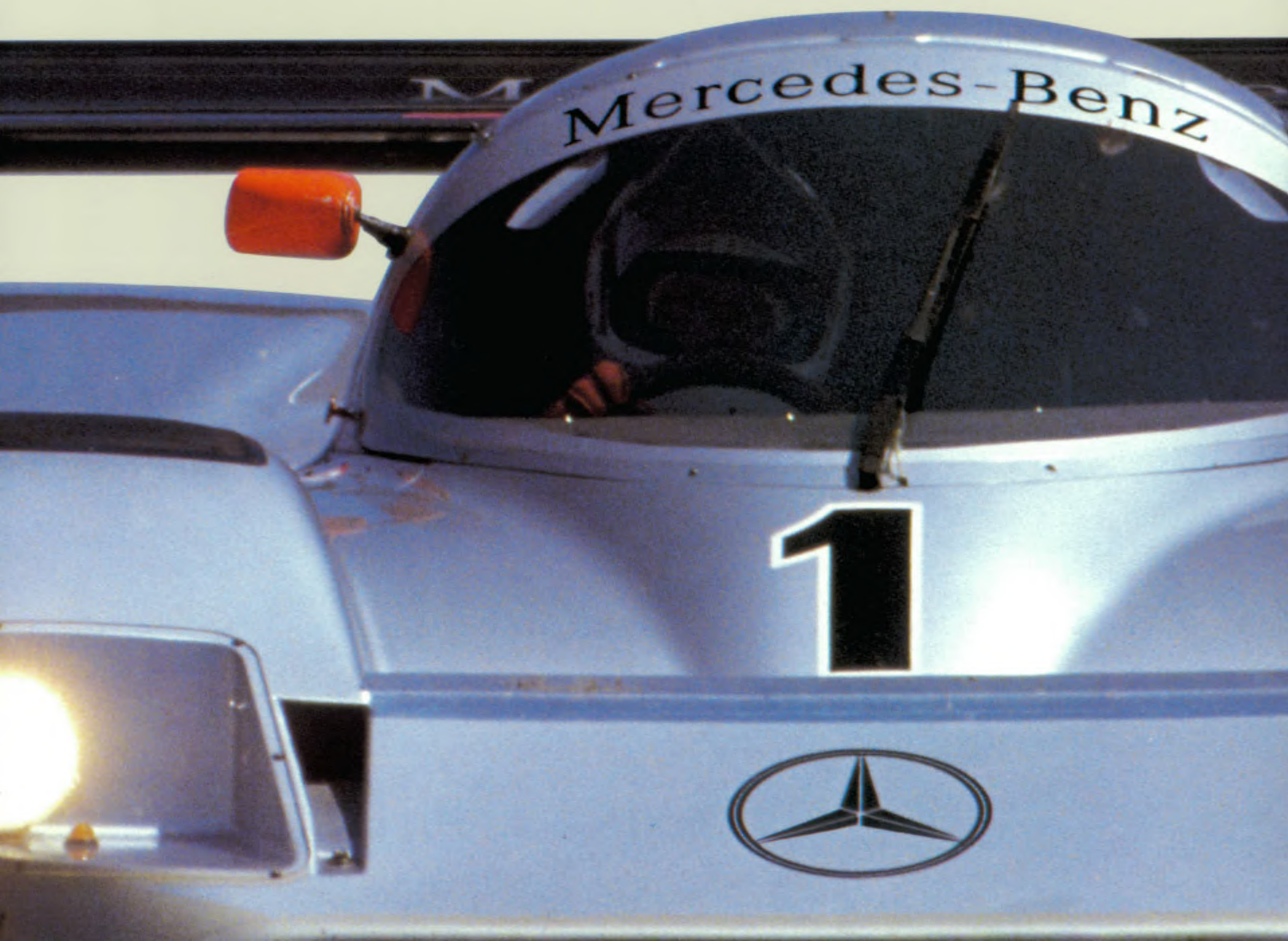


Wedstrijdleader Alfred Neubauer liet in 1934 de tot op dat moment witte W 25 racewagen blank schuren omdat de auto de gewichtslimiet met één kilo overschreed. Door de daaropvolgende overwinning met de zilveren wagen ontstond het begrip "Silberpfeil".

aangedreven, die uit de 500 SE van de S-klasse afkomstig is. In plaats van de standaard 252 pk (185 kW) levert hij nu, uitgerust met

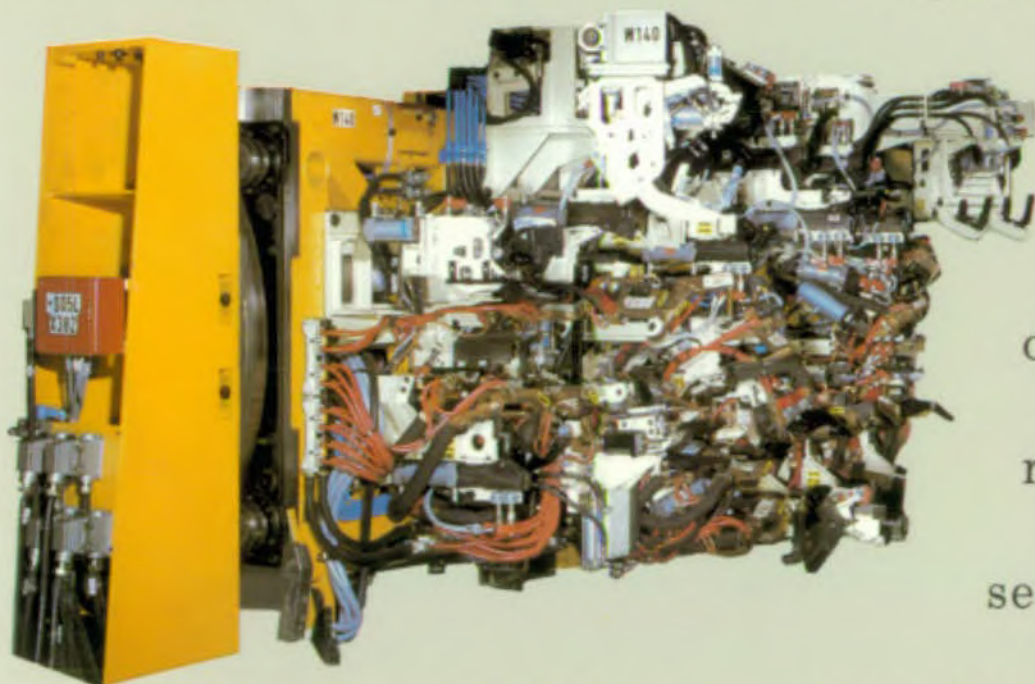
twee turbokompressoren, een vermogen van maar liefst 720 pk (530 kW) en bereikt een topsnelheid van meer dan 400 kilometer per uur. Maar zelfs dergelijke snelheden hebben geen enkele zin, als ze niet samengaan met de nodige duurzaamheid en betrouwbaarheid. Wat dat betreft, gel-

den bij Mercedes-Benz echter al generaties lang alleen de hoogste eisen – namelijk die van onszelf. En het is niet in de laatste plaats deze betrouwbaarheid, waardoor de "Silberpfeile" van Mercedes thans op de internationale circuits zo succesvol zijn. En meestal als eerste finishen.



De kwaliteit van een auto ontstaat reeds in de primaire ontwikkelingsfase. Daarom nemen wij bij Mercedes-Benz in de ontwikkelingsfase ruimschoots de tijd. Zo heeft bijvoorbeeld elk komponent, dat in een Mercedes wordt toegepast, vaak al vóór aanvang van de serieproduktie vele miljoenen testkilometers achter de rug. Onze kwaliteitsnormen houden wij vanzelfsprekend ook bij de produktie aan. Daarbij is één op de tien medewerkers bij ons altijd iemand, die uitsluitend voor kwaliteitskontroles verantwoordelijk is. Omdat wij zelfs dat niet voldoende vinden, worden per ploeg van acht uur zo'n tien in elkaar gelaste karrosserieën van de band gehaald en met behulp van lasermeettechniek op zo'n 500 verschillende meetpunten gecontroleerd. Inhe-

Een lasrobot voor de fabrikage van de karrosserie van de nieuwe S-klasse. Om een flexibele produktie mogelijk te maken, kan deze robot ook karrosserieën van andere series lassen.



rent aan onze grondigheid houden wij ons bij de konstruktie van onze automobielen

niet alleen aan de wettelijke voorschriften, maar hanteren wij onze eigen normen. Deze zijn het resultaat van 50 jaar veiligheidsresearch bij Mercedes-Benz, waaraan

wij nu vele ontwikkelingen op het gebied van veiligheid danken. Enkele van deze ontwikkelingen, zoals het principe van het zeer vormvaste passagierskompartment, treft u thans ook aan in een groot aantal andere merken. Andere uitsluitend in een Mercedes. Deze manier van auto's bouwen, kost veel geld en energie. Zolang er echter automobilisten zijn, die deze inspanningen weten te waarderen, is ons al deze moeite echter dubbel en dwars waard.



Bepaalde montagewerkzaamheden bij enkele modellen worden met de hand verricht. Zoals bijvoorbeeld de montage van het dak.



*Niet alleen wij vinden
een schoon milieu van
groot belang.*

De tijden dat vermogen en comfort voor velen de enige factoren waren, waarop een automobiel werd beoordeeld, is definitief voorbij. Een auto moet nu niet alleen maar rekening houden met zijn bestuurder, maar vooral met het milieu. Milieubehoud begint echter al daar waar de auto's worden gebouwd: in de produktiehallen.

Daarom hebben wij ons daar intensief beziggehouden met milieuvriendelijke oplossingen. Om slechts een paar voorbeelden te noemen: in 1983 begonnen wij met het onderzoek naar milieuvriendelijker spuitmethoden. Met het gevolg, dat ingenieuze reinigingsinstallaties nu



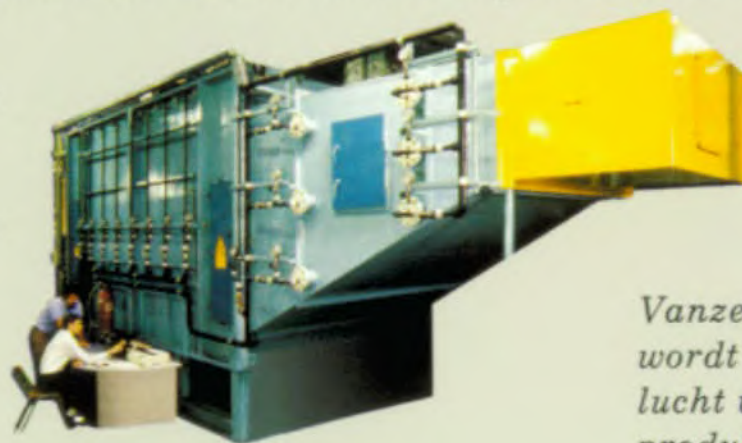
de oplosmiddelen en lakdeeltjes uit de afgezogen lucht van onze spuitkabinen verwijderen. Bovendien slaagden wij erin een drastische vermindering van de oplosmiddelen bij het spuiten te realiseren. Door de toepassing van laksoorten op waterbasis, waarbij de traditionele chemische oplosmiddelen door water worden vervangen, is hun aandeel teruggebracht naar nog slechts 15 procent. Over enkele jaren zullen wij geheel overgeschakeld zijn op laksoorten op waterbasis. Niet water, maar aardgas maakte onze energiecentrale in Sindelfingen schoner. In zes jaar slaagden wij erin de uitstoot van zwaveldioxide door gebruikmaking van aardgas met meer dan 90 procent te

reduceren. Steeds meer worden kunststof onderdelen al tijdens de montage gemerkt om later een recycling naar soort mogelijk te maken. Nu al worden bij Mercedes-Benz vloermatten, dashboardkastjes en vele andere componenten vervaardigd van recycling-materiaal. Bij het verchromen van karrossieredelen brachten wij het verlies van grondstoffen van 117 gram per vier-



kante meter verchromd oppervlak terug naar slechts 12 gram. Het waterverbruik bij de personenwagenproductie daalde zelfs van 22 kubieke meter naar vier kubieke meter per eenheid. Het is ons doel, dat met behulp van gesloten watercircuits in het geheel geen afvalwater meer

onze fabriek verlaat. Deze en andere maatregelen voor een schoner milieu zijn bepaald niet goedkoop en vereisen vaak vele jaren van research. Maar zij zijn voor ons milieu dringend noodzakelijk. En wij doen alles wat binnen 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.



Vanzelfsprekend wordt de afgezogen lucht van onze produktie-installaties gefilterd.

Met een Mercedes beschikt u niet alleen over een auto die u net zo ontspannen op de plaats van bestemming brengt, als u bent vertrokken. De ontspannende werking van een Mercedes is al merkbaar, als u nog niet rijdt. Tenslotte vragen uw beroep en andere activiteiten waarschijnlijk zoveel van uw kostbare energie, dat u ook niet nog eens veel tijd aan uw auto kunt besteden.



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

Daarom hebben wij ervoor gezorgd, dat een Mercedes geen permanent 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. En u geeft hij de

zekerheid, dat een bezoek aan de werkplaats ook in de toekomst zelden zal voorkomen. Om het u ook verder gemakkelijker te maken, hebben wij onze eigen leasemaatschappij, Mercedes-Benz Leasing. Deze kan u al van dienst zijn bij de aanschaf van uw Mercedes. Als u dat wenst, kan Mercedes-Benz Leasing voor u alle formaliteiten inzake financiering of leasing afwikkelen. Mercedes-Benz heeft voor zijn cliënten nu ook

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



een eigen creditcard. De door Mercedes-

Benz en Eurocard ontwikkelde

Mercedes Card wordt door alle Mas-

tercard en Eurocard acceptatiepunten over de gehele wereld

geaccepteerd en biedt u een skala van extra servicefacilitei-

ten. Uw Mercedes-Benz dealer (nog niet invoege in België) zal u hierover

gaarne uitvoerig informeren. Een Mercedes biedt echter nog méér. Bij onze

voorstelling van een echt goede auto behoort bijvoorbeeld ook de unieke

Mercedes-Benz service die u in geval van pech in heel Europa vier jaar lang

assistentie verleent. Daarom beschikken alle Mercedes-Benz cliënten in

Europa over een dicht servicenet van 2.400 steunpunten. Daarnaast bieden

wij u in vele Europese landen de Service 24h voor noodgevallen. Tenslotte

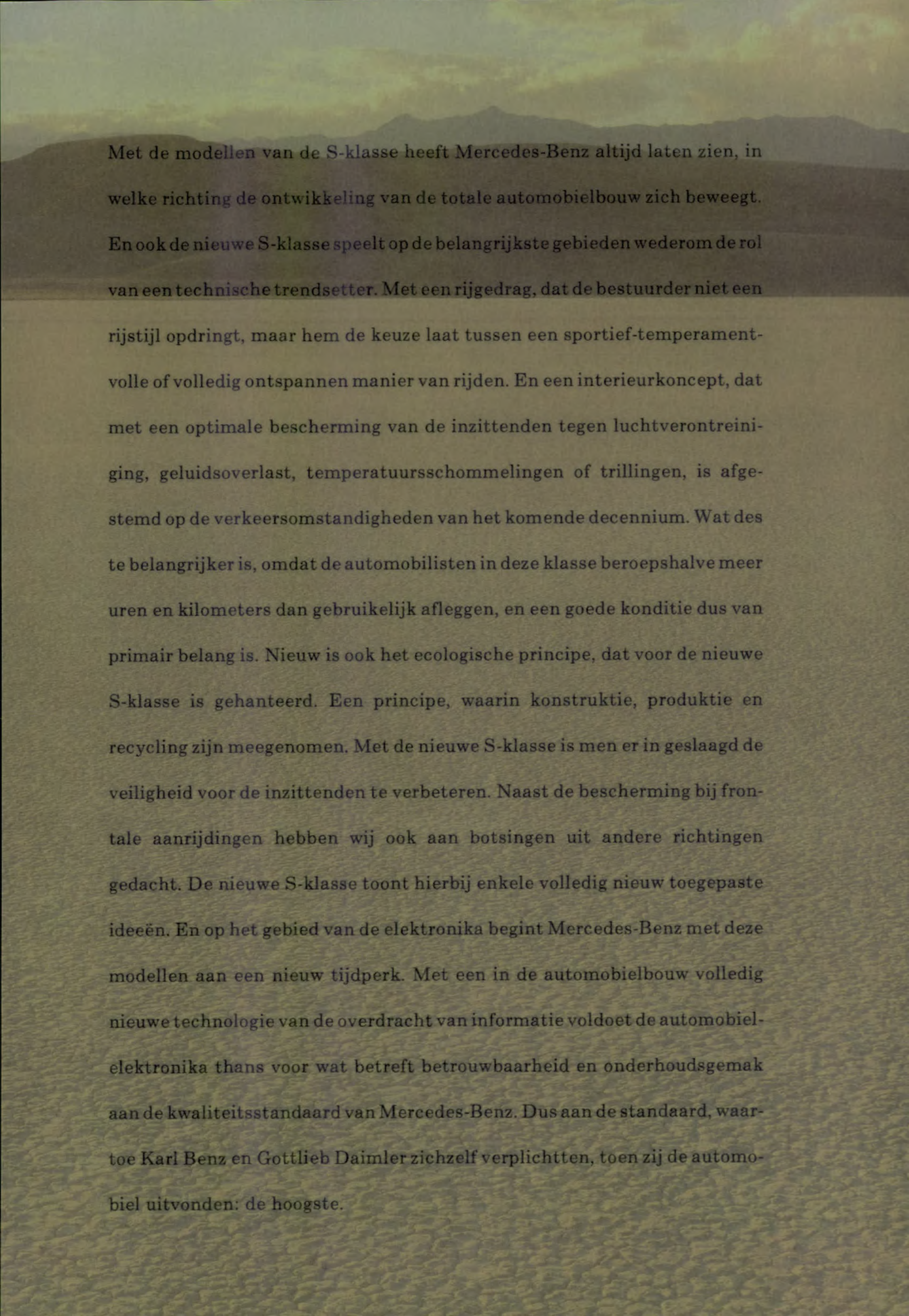


*Eén telefoontje en
onze servicewagens
komen eraan.*

doen technische problemen zich
niet alleen tijdens de normale
werkuren voor. Eén telefoontje
aan de betreffende centrale is
voldoende.



De nieuwe S-klasse
van Mercedes-Benz.



Met de modellen van de S-klasse heeft Mercedes-Benz altijd laten zien, in welke richting de ontwikkeling van de totale automobielbouw zich beweegt. En ook de nieuwe S-klasse speelt op de belangrijkste gebieden wederom de rol van een technische trendsetter. Met een rijgedrag, dat de bestuurder niet een rijstijl opdringt, maar hem de keuze laat tussen een sportief-temperamentvolle of volledig ontspannen manier van rijden. En een interieurconcept, dat met een optimale bescherming van de inzittenden tegen luchtverontreiniging, geluidsoverlast, temperatuurschommelingen of trillingen, is afgestemd op de verkeersomstandigheden van het komende decennium. Wat des te belangrijker is, omdat de automobilisten in deze klasse beroepshalve meer uren en kilometers dan gebruikelijk afleggen, en een goede konditie dus van primair belang is. Nieuw is ook het ecologische principe, dat voor de nieuwe S-klasse is gehanteerd. Een principe, waarin constructie, productie en recycling zijn meegenomen. Met de nieuwe S-klasse is men er in geslaagd de veiligheid voor de inzittenden te verbeteren. Naast de bescherming bij frontale aanrijdingen hebben wij ook aan botsingen uit andere richtingen gedacht. De nieuwe S-klasse toont hierbij enkele volledig nieuw toegepaste ideeën. En op het gebied van de elektronika begint Mercedes-Benz met deze modellen aan een nieuw tijdperk. Met een in de automobielbouw volledig nieuwe technologie van de overdracht van informatie voldoet de automobielelektronika thans voor wat betreft betrouwbaarheid en onderhoudsgemak aan de kwaliteitsstandaard van Mercedes-Benz. Dus aan de standaard, waartoe Karl Benz en Gottlieb Daimler zichzelf verplichtten, toen zij de automobiel uitvonden: de hoogste.







Het design van een Mercedes van de S-klasse is nooit revolutionair geweest, maar beïnvloedde desalniettemin tien jaar later nog in doorslaggevende mate de vormgeving van andere auto's.



*Achter dit elegante, niet
opdringerige uiterlijk gaan
ingenieuze, technische oplossingen
schuil, die misschien over tien jaar
ook in andere automobielen
standaard zullen zijn.*



Onderstel-technisch gezien is de nieuwe S-klasse eerder een sportwagen, die er toevallig als een limousine uit ziet.





Vermoedelijk de veiligste plek in het huidige wegverkeer: de toonaangevende veiligheid van een Mercedes werd in de nieuwe S-klasse op een nóg hoger niveau gebracht.



*Wie gemiddeld twaalf uur per dag
werkt, heeft recht op veel
rijplezier.*



*Wie gemiddeld twaalf uur per
dag werkt, heeft recht op
ontspannend comfort.*

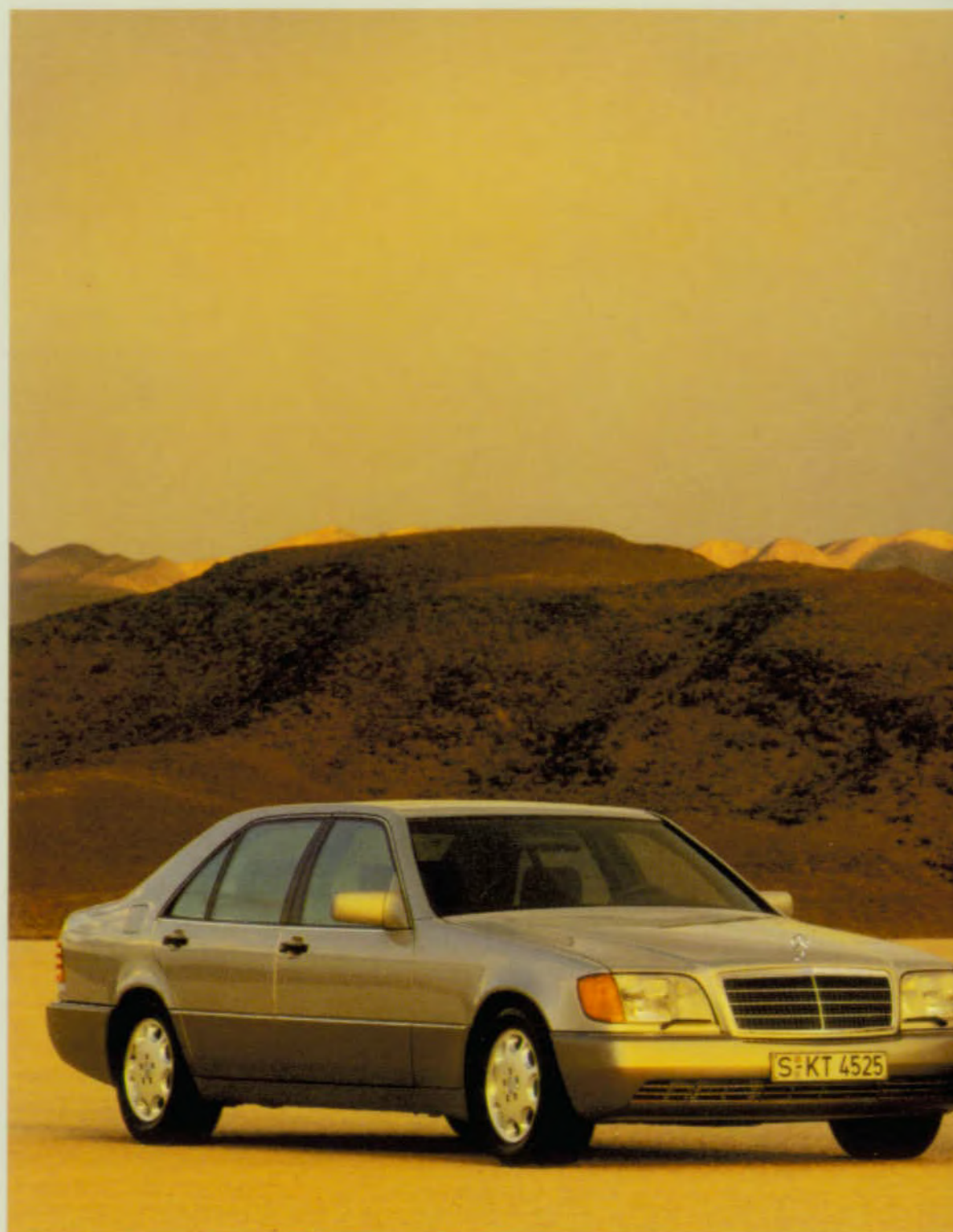


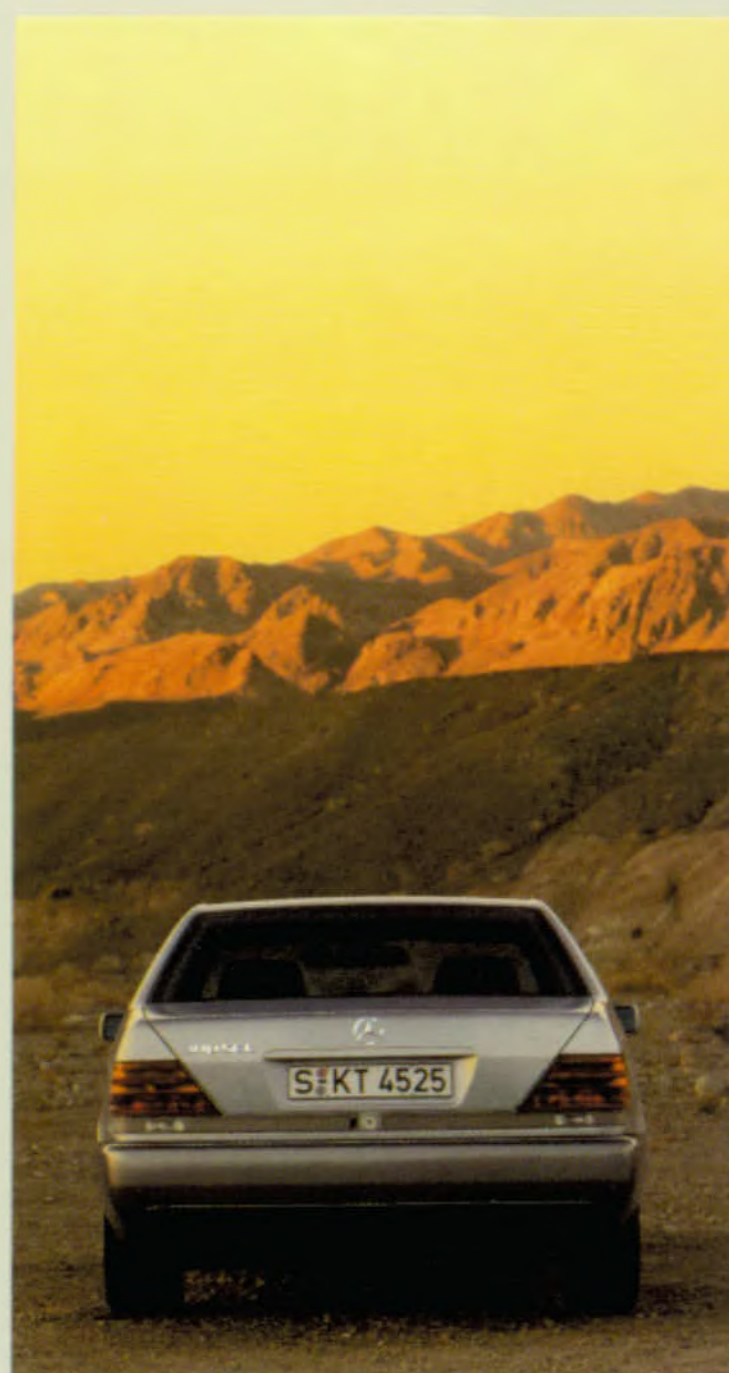
*De ecologische kwaliteiten
van de nieuwe S-klasse
berusten niet op een iets
betere katalysator of een wat*

*betere geluiddemping –
maar op het milieubewuste
principe, dat aan deze
auto ten grondslag ligt.*



Aan het eind van de rit mag er van een model van de nieuwe S-klasse niet veel overblijven. Daarom kunnen de materialen voor bijna 75 procent worden hergebruikt.



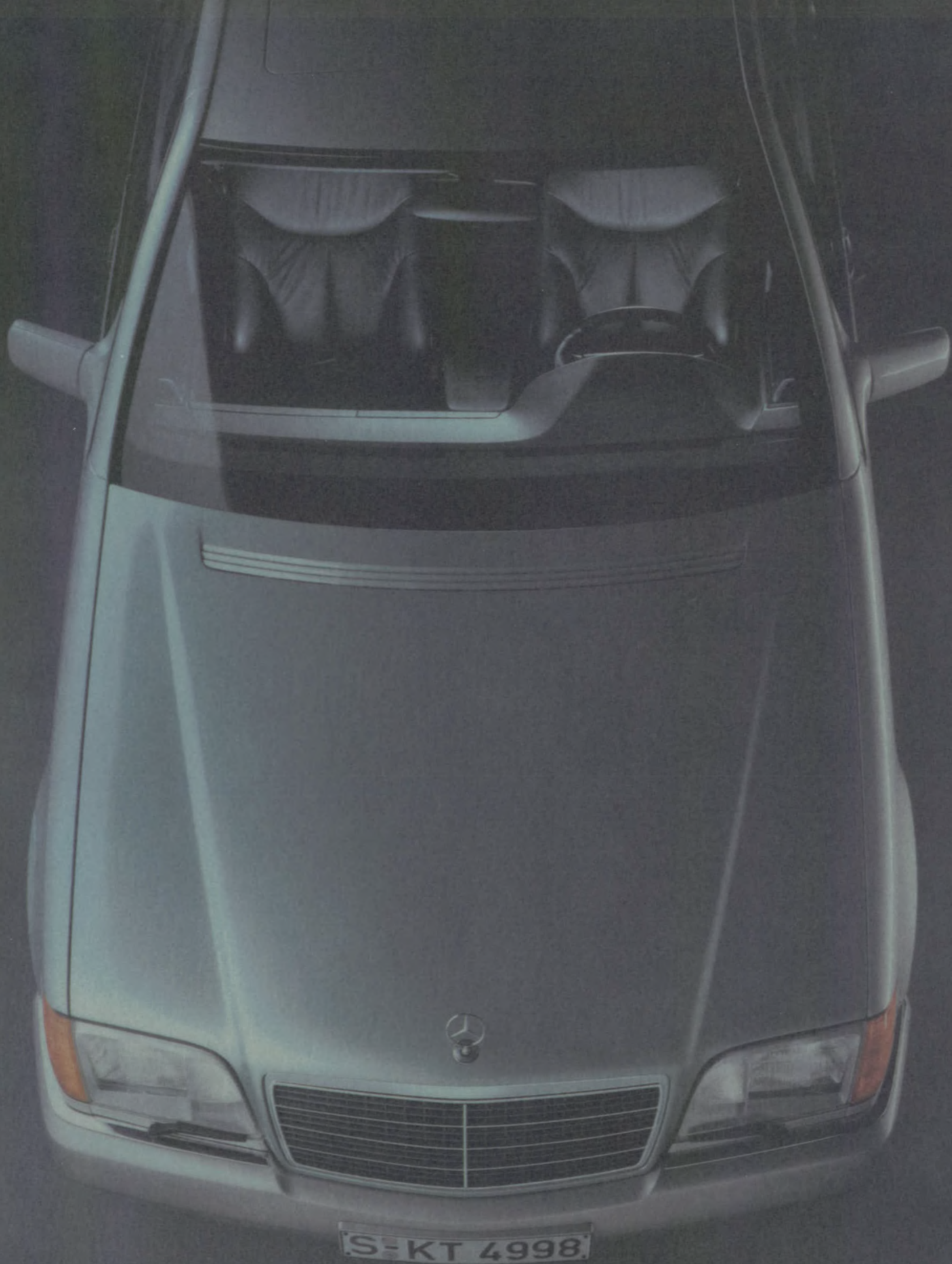


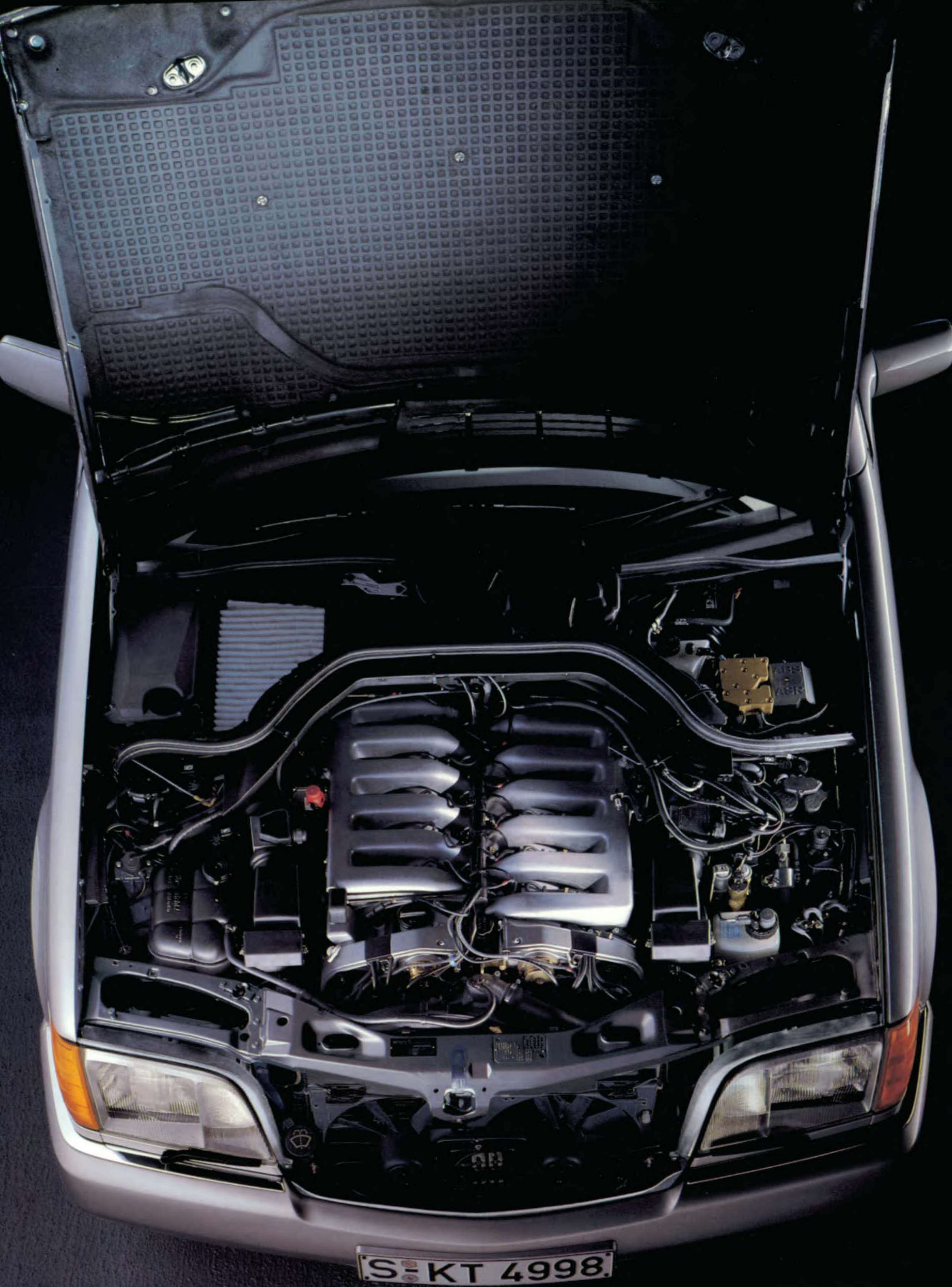




*Hoe ingenieus en verantwoord dit
stuk techniek ook mag zijn
gekonstrueerd – het is zonder meer
ook een fantastische automobiel.
Veel plezier!*

De hoogwaardige techniek
van de S-klasse.





Bij de ontwikkeling van de nieuwe S-klasse hebben wij in het bijzonder aan de mensen gedacht, die door hun speciale beroepsomstandigheden ook bijzondere belastingen ervaren. Wie dikwijls twaalf uur per dag werkt, heeft recht op ontspannend comfort. Hoe de nieuwe S-klasse aan deze eis voldoet, leest u op deze en de daaropvolgende pagina's.

Elektrostatisch stoffilter

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

ter dan 5 μm zijn. Ook kleinere stofdeeltjes worden nog op effectieve wijze door het filtermateriaal vastgehouden.

Aktief koolfilter

Als aanvulling op de airconditioning is de S-klasse leverbaar met een actief koolfiltersysteem. Naast stof reinigt dit geurfilter de verse lucht ook van schadelijke stoffen (zoals ozon) en stankoverlast. Het filtersysteem kan door een schakelaar op de middenconsole op wens worden in- of uitgeschakeld.

Buitenspiegels

Omdat u dan beter kunt zien wat er achter u gebeurt, hebben wij de elektrisch verwarmde buitenspiegels van de nieuwe S-klasse 25 procent groter gemaakt. De spiegels beslaan ook in de winter niet. Als u met uw nieuwe S-klasse door een zeer smalle wasstraat rijdt, hoeft u niet uit te stappen om de spiegels in te klappen. Door middel van een druk op de knop kunt u de spiegels in- en uitklappen. Beide buiten-

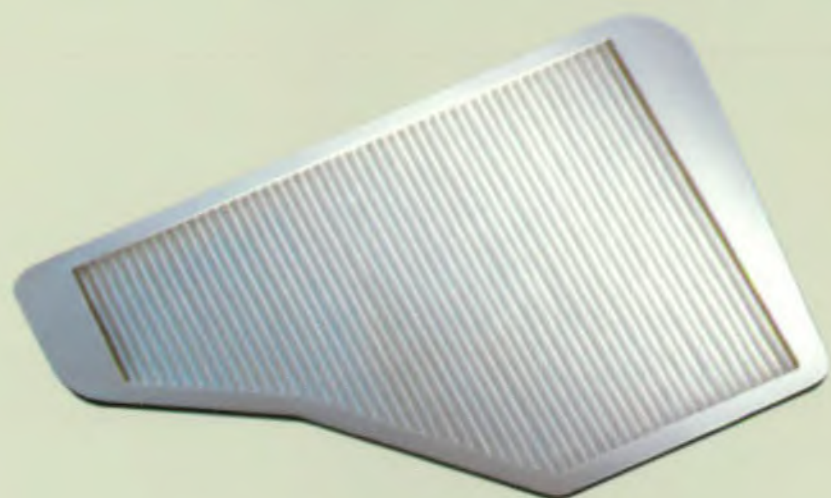


Twee "klimaatzones" in de auto: de airconditioning met automatische regeling.

spiegels zijn van binnenuit elektrisch verstelbaar.

Airconditioning met automatische regeling

De in de 600 SE/SEL standaard airconditioning met automatische regeling houdt de temperatuur in het interieur steeds exakt op de gewenste waarde. De koelings- en verwarmingscapaciteit, de hoeveelheid en verdeling van de lucht worden door de elektronika automatisch geregeld – waarbij te allen tijde ingrijpen in de instelling mogelijk is. 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. De ingestelde temperatuur kan op twee afzonderlijke displays worden afgelezen.



Het elektrostatisch stoffilter zorgt voor schone lucht.



In combinatie met de airconditioning leverbaar: het geurfilter met actief koolstof.



Verwarming en ventilatie

Evenals de voorgaande modellen hebben ook de nieuwe S-klasse modellen een gescheiden temperatuurinstelling voor links en rechts. Nieuw zijn echter de uitgebreidere instelmogelijkheden voor de luchtroosters in het midden van het dashboard, want deze zijn nu ook geïntegreerd in de temperatuurregeling voor links en rechts afzonderlijk. Zo kunnen bestuurder en voorpassagier de door hen gewenste temperatuur individueel instellen. Via twee in de roosters geplaatste

tiptoetsen kunt u tussen onverwarmde frisse lucht en verwarmde lucht kiezen. En om tocht in de S-klasse te voorkomen, hebben wij de snelheid van de luchtstroom gereduceerd. Net als voorheen hebben de temperatuurkeuzeschakelaars "MIN"- en "MAX"-standen die de elektronische temperatuurregeling buiten werking stellen.



De niveauregeling zorgt voor een constant wagenniveau.

Niveauregeling aan de achteras

De als extra leverbare en

in de Mercedes 600 SE/SEL 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 niveauregeling automatisch gekompenseerd. Dat waarborgt een constant veercomfort.

Interieur

In de nieuwe S-klasse is gestreefd naar een optimaal comfort voor bestuurder en passagiers – ook tijdens lange reizen. Daartoe behoort ook bijvoorbeeld voldoende ruimte om comfortabel te kunnen zitten. Om zelfs grotere mensen voldoende plaats te bieden, hebben wij het ons gepermitteerd het interieur van de nieuwe S-klasse nog ruimer te maken. Met meer hoofdruimte en interieurbreedte en grotere deuren zodat u nog gemakkelijker kunt in- en uitstappen. Tenslotte willen wij u met de S-klasse een automobiel bieden, die zich aan u aanpast en niet andersom.

Doorlaadmogelijkheid

De als extra leverbare doorlaadmogelijkheid met skizak maakt het vervoer van langere voorwerpen in de auto moge-

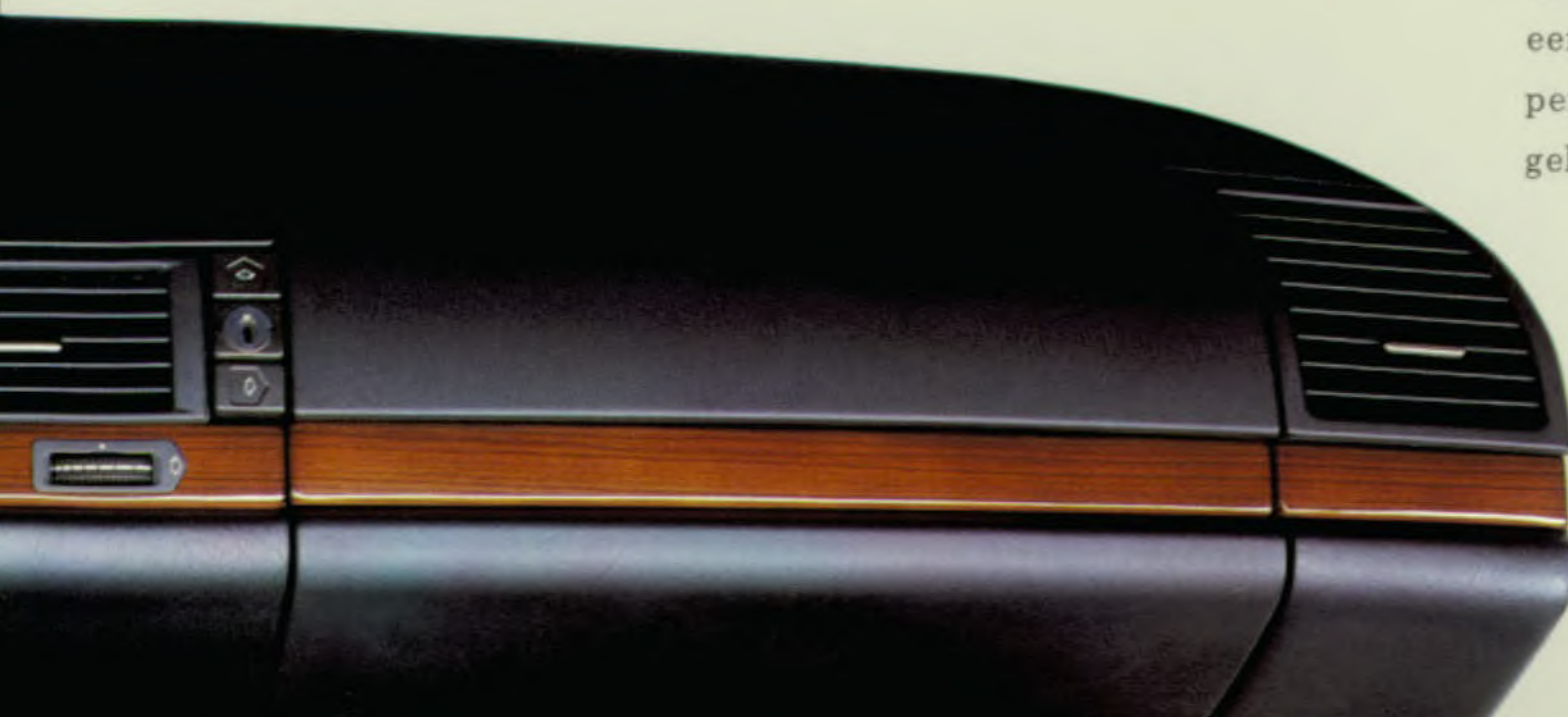


Dubbel glas voor de zijruiten.

lijk, in het geval dat het volume van de 505 liter grote koffer ruimte niet voldoende is. Daardoor kunt u bijvoorbeeld 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 koffer ruimte. Zo heeft u een lengte beschikbaar van de achterzijde van de kofferruimte tot aan de rugleuningen van de voorzitplaatsen. Tegelijkertijd kunnen achterin nog twee passagiers zitten.

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 temperatuursverschillen en geluid.



Tempomat

De in de acht- en twaalf-cilinder modellen in standaard-uitvoering gemonteerde Tempomat zorgt op lange trajekten voor konstante snelheden. U rijdt daardoor meer ontspannen en comfortabeler. U hoeft slechts de door u gewenste snelheid in te stellen en de Tempomat houdt deze dan exakt aan. Als u accelereert of remt wordt de Tempomat automatisch uitgeschakeld.

Parkeerindikatoren

Om het fileparkeren te vergemakkelijken, zijn aan de achterkant van de wagen rechts en links op de bovenzijde van de spatschermen parkeerindikatoren ingebouwd. Deze komen na het inschakelen van de achteruitversnelling omhoog en maken het u gemakkelijk de afstand tot de auto achter u in te schatten. Acht sekonden nadat u weer een versnelling vóóruit heeft ingeschakeld, nemen ze weer automatisch hun oorspronkelijke stand in.

Vergemakkelijken het inparkeren: de parkeerindikatoren.



Zitplaatsen

De zitplaatsen van de nieuwe S-klasse zijn uiterlijk en technisch volkomen nieuw vormgegeven om nog meer comfort te bieden. Zo is de rugleuning van de bestuurderszitplaats in

doen. Zowel de vormgeving alsook de hardheidsinstelling van de rugleuning kunnen volledig onafhankelijk van elkaar worden geregeld. Ook nieuw is de mechanische hoogteverstelling van de bestuurderszit-



standaard-uitvoering voorzien van een lendesteun. Daarnaast kan het zitkussen probleemloos t.o.v. de rugleuning in langsrichting worden versteld. Als extra zijn de Multi-contour rugleuningen leverbaar, die aan alle individuele wensen of orthopedische behoeften vol-

plaats. Anders dan tot dusver werkt deze direkt en zonder de zetel in de langsrichting te verstellen. U kunt dus de zithoogte corrigeren zonder de afstand tot het stuurwiel en de pedalen te veranderen.



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

bestuurdersplaats mogelijk. Bij de overige modellen is de stuurkolom standaard in langsrichting en hoogte elektrisch instelbaar en met een Memory-schakeling voor drie opslagmogelijkheden uitge-

dan de door u ingestelde en in het geheugen opgeslagen positie in – of die van twee andere bestuurders.

Subframe

Met het oog op het rijcomfort hebben wij de nieuwe 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 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.

Sluitbekrachtiging voor de deuren en het kofferdeksel

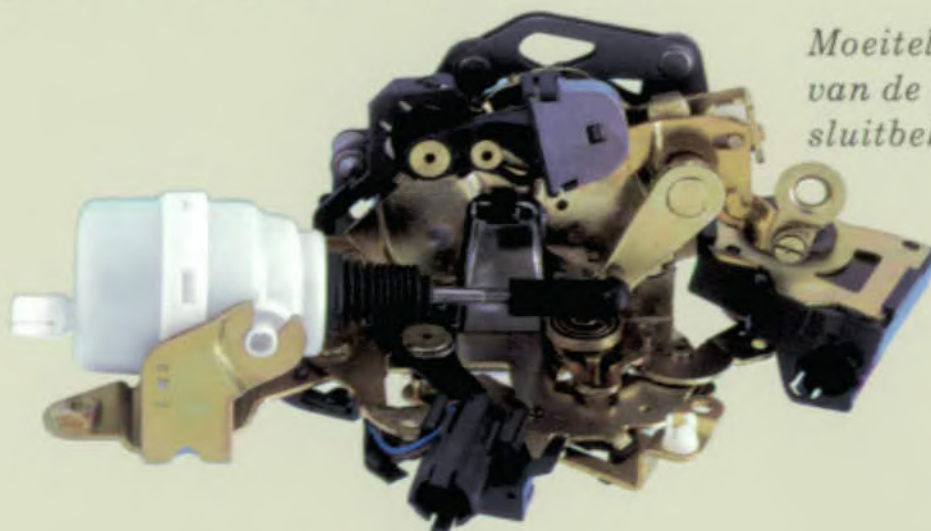
De deuren en het kofferdeksel van de nieuwe S-klasse kunnen als extra worden voorzien van sluitbekrachtiging (standaard bij de 600 SE/SEL). Een in het slot aangebrachte sensor registreert het sluiten en activeert een pneumatische sluitbekrachtiging, die de deur of het kofferdeksel zachtjes dicht trekt.



Het interieur van de S-klasse.

Verstelbare stuurkolom
Alle zes-cilinder modellen van de nieuwe S-klasse hebben een mechanisch in de langsrichting verstelbare stuurkolom. Deze maakt een nog individuelere aanpassing van de rust. Daarmee hoeft u bij het

instappen alleen op een knop te drukken. Het stuurwiel, de zitplaats en de spiegels nemen

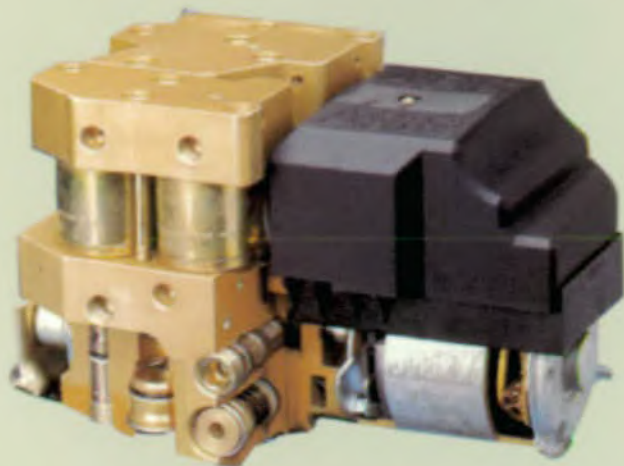


Moeiteloos sluiten van de deuren: met de sluitbekrachtiging.

S-klasse rijders leggen per jaar bijna tweemaal zoveel kilometers af als andere automobilisten – reden waarom deze grote limousine perfect handelbaar en veilig moet zijn. De nieuwe S-klasse vormt in dit opzicht de absolute top.

ABS

Het Anti-Blokkeer-Systeem zorgt ervoor, dat uw auto ook tijdens een noodstop volledig bestuurbaar blijft, doordat het



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

blokkeren van de wielen wordt voorkomen. De nieuwe S-klasse heeft een Anti-Blokkeer-Systeem op basis van een verder ontwikkelde mikrocomputer met verfijndere regeling. Daardoor worden een maximale remstabiliteit onder alle rij-omstandigheden gewaarborgd.

ADS

Het Aktieve Dempings-Systeem is een volledig automatisch werkend systeem, dat de dempingskarakteristiek regelt. Afhankelijk van de wegdekgesteldheid verandert

ADS de strafheid van de demping aan de voor- en achteras en wel in enkele milliseconden. Op een vlakke weg maakt ADS een comfortabelere demping mogelijk en voorkomt zo vermoeidheid op langere afstanden. Op een oneffen wegdek verhoogt ADS razendsnel de dempingskracht en voorkomt zo elke vorm van instabiliteit van het onderstel.

ASD

Het Automatische SperDifferentieel, afgekort ASD zorgt ervoor, dat geen van de aangedreven wielen op een aan één kant glad wegdek doorslipt. Zo kunt u ook op een gladde ondergrond veilig wegrijden. Omdat bij het remmen de blokkering van het differentieel wordt opgeheven, blijven de rijstabiliteit en de werking van het ABS onbeïnvloed.

ASR

De Anti-doorSlipregeling (ASR) voorkomt het doorslippen van de aangedreven wielen tijdens het accelereren. Anders dan bij traditionele elektronische systemen, die

alleen het motorvermogen reduceren, grijpt ASR in op de plaats waar het probleem begint: direkt aan het wiel. Zodra een wiel begint door te slippen, wordt door ASR niet alleen het motorvermogen gereduceerd, maar ook het wiel razendsnel zodanig afgeremd, totdat het grip heeft. ASR is alleen in combinatie met een automatische versnellingsbak



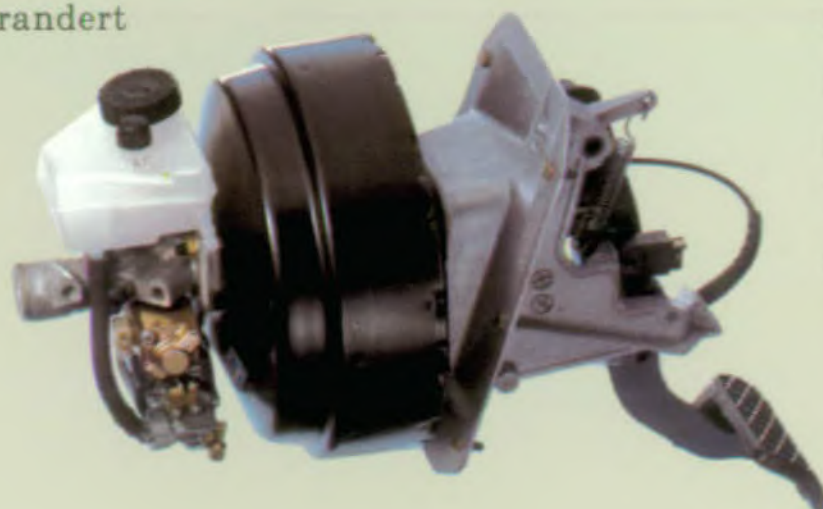
De multi-vlaks reflektoren zorgen voor een nog betere verlichting.

leverbaar.

Koplampen met multi-vlaks reflektoren

In plaats van paraboloid-reflektoren is de nieuwe S-klasse met reflektoren met multi-vlaks reflektoren en een systeem met vier koplampen uitgerust. Dit nieuwe koplampstelsel biedt een beter zicht naar voren en opzij, een grotere reikwijdte en een geringere verblindende werking. De tegenliggers zullen dit zeker waarderen.

De hoofdremcilinder met rembekrachtiger van de nieuwe S-klasse.



Panorama-ruitewisser

In verband met de afmetingen van de voorruit (1,26 m²) heeft de S-klasse naast de wisarm met de beproefde kruk-aandrijving nog een konventionele wisarm aan de zijde van de voorpassagier. Beide ruitewissers bestrijken samen 90 procent van het voorruitoppervlak. Naast een nieuwe schakeling, waarbij u de wisserknop voor het eenmalig wissen slechts even hoeft aan te raken, hebben wij de ruitewissers uitgerust met een automatische regeling. Gaat u langzamer rijden, dan wordt de wissnelheid bij een bepaalde rij-snelheid één snelheid teruggeschakeld. Als u weer sneller gaat rijden en deze snelheid overschrijdt, dan wordt automatisch naar de oorspronkelijke wissnelheid opgescha-keld.

Parameter-stuurbekrachtiging

Door een elektronische regeling wordt de van de bestuurder bij hoge snelheden gevraagde stuurkracht bij het parkeren gehalveerd. Daardoor kunt u moeiteloos manoeuvreren en ervaart u ook bij hoge snelheden een optimaal "stuurgevoel".

Vooras met dubbele wieldraagarmen

Deze askonstruktie maakt een verbetering van het rijcomfort mogelijk ten opzichte van de



De vooras met dubbele wieldraagarmen zorgt voor een beter rijgedrag.

achterwiel wordt door vijf reaktie-armen geleid, die via ophangrubbers met het subframe zijn verbonden. De achterwielen worden zo ook bij



Nu ook in de nieuwe Mercedes-Benz S-klasse: de ruimtelijk geleide achteras.

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

sterk inveren steeds exakt in de juiste hoek met het wegdek en de rijrichting gehouden.

Banden

In verband met de rijprestaties en het voertuiggewicht wordt de S-klasse met 16" wielen uitgerust. Als extra worden ook lichtmetalen velgen in twee nieuwe uitvoeringen geleverd. Voor een optimaal comfort en goede rij-eigenschappen zijn de banden van de Mercedes 300 SE/SEL van de maat 225/60 R 16. Alle andere S-klasse typen hebben de bandenmaat 235/60 R 16.



De verschillende velgen van de S-klasse: stalen velgen, gegoten lichtmetalen velgen en gesmede lichtmetalen velgen.

Een groot aantal veiligheidsideeën die thans ook in de auto's van andere fabrikanten vanzelfsprekend zijn, werden geïntroduceerd in een Mercedes 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 van innovaties wederom op perfecte wijze voort te zetten.

Airbag voor bestuurder en voorpassagier

Aanvullend op de veiligheids-gordels verminderen de Airbags tijdens een frontaal ongeval het letselrisiko. Bij een zware frontale aanrijding worden de Airbags bliksemsnel opgeblazen en voorkomen daardoor, dat het hoofd en bovenlichaam van de in de gordel zittende bestuurder en voorpassagier in aanraking komen met het stuurwiel en het dashboard. Dank zij de technische doorontwikkelin-



Onder normale omstandigheden merkt u niets van de aanwezigheid van de Airbag. Indien nodig, wordt deze in 30 millisekonden opgeblazen.

gen en de kompakte konstruktie is de Airbag voor de voorpassagier van de S-klasse 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 nieuwe S-klasse de gordelgeometrie automatisch aan het lichaam aangepast. In plaats van tot dusver aan karrosserie en zitplaats, zijn de gordels in de S-klasse aan beide zijden van de voorzetels verankerd. 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 langsinstelling van de zitplaats meeverandert. De gordels zitten dus altijd juist, onafhankelijk

wie er in de S-klasse zit.

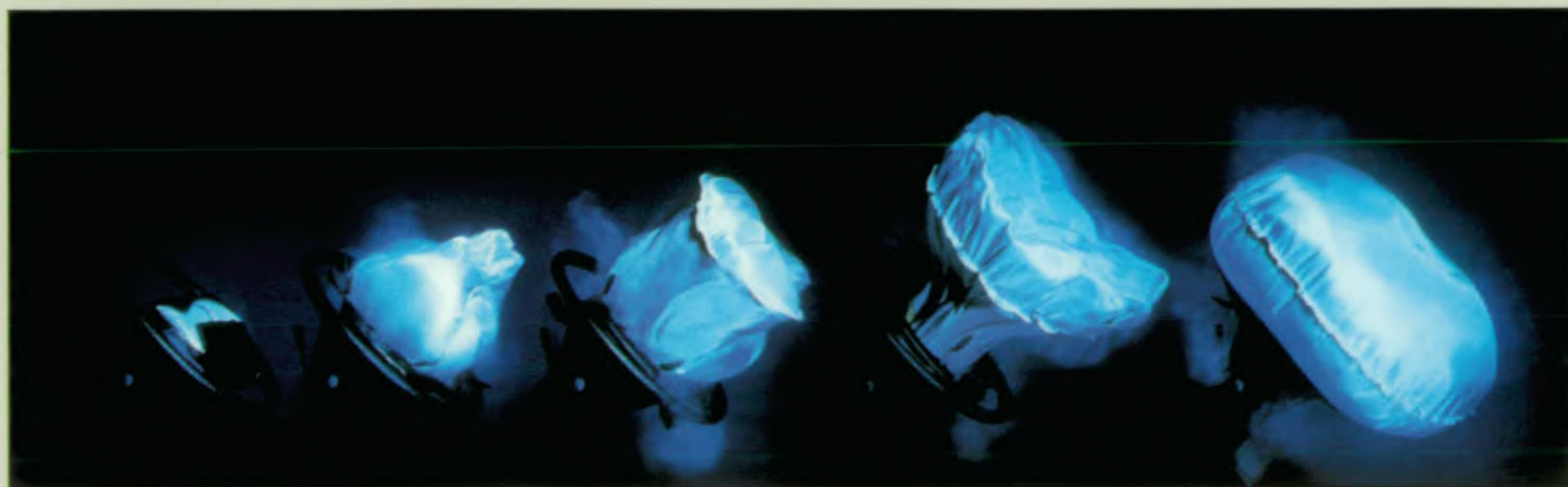
Kreukelzones

In een rijdende auto "zit" veel bewegingsenergie. Deze energie moet tijdens de korte duur van een botsing zodanig in vervormings-



De gordelspanners bieden u in geval van een aanrijding extra bescherming.

energie worden omgezet, dat het passagierskompartment behouden blijft en de belastingen op de inzittenden door de vertraging zo gering mogelijk blijven. Met het oog hierop zijn voor frontale botsingen het front, respectievelijk voor botsingen van achterop de achterkant, als kreukelzone uitgevoerd. Door het langere front is een nog grotere kreukelzone





ontstaan. Tegelijkertijd biedt een nieuwe ontwikkeld subframe voor de vooras extra bescherming voor de voetenruimte. De beproefde constructie van de vorkvormige langsliggers, evenals de nieuwe stabiele voorste dwarsdrager zorgen er bovendien voor, dat de kreukelzone vóór ook bij de in het verkeer meest voorkomende halffrontale botsingen het passagierskompartiment optimaal beschermt.

Veiligheidskompartiment

De grotere afmetingen van de nieuwe S-klasse bieden u niet alleen meer comfort maar tevens extra veiligheid. Vergelijken met de voorgangers hebben wij het passagierskompartiment van de nieuwe S-klasse door een verdere versteviging van de bodemplaat nog stabiel uitgevoerd. Speciale aandacht is ook besteed aan de bescherming bij botsingen van opzij, reden waarom ook de stijlen van de S-klasse verstevigd zijn. Bovendien verbetert een nieuwe dwarsbalk tussen de voorstijlen onder het dashboard de stabiliteit in dwars-

richting van het schutbord bij aanrijdingen van opzij. Tegelijkertijd voorkomt deze dwarsbalk dat de onder het dashboard gemonteerde aggregaten bij een frontale aanrijding het interieur binnendringen. Tenslotte kunt u niet zelf bepalen of en van welke zijde u een



De stabiele karrosserieconstructie biedt een optimale bescherming tegen alle denkbare aanrijdingen.



Een optimale bescherming voor de inzittenden begint al bij de karrosserieconstructie.

ongeval krijgt.

Veiligheidsstuurkolom

De veiligheidsstuurkolom die al jaren in elke Mercedes standaard is, werd voor de nieuwe S-klasse doorontwikkeld. Aanvullend op de stuurkolom met harmonikakonstructie werd een compensatie-element tussen de stuuras en het stuurhuis ingebouwd. Hierdoor is het vrijwel onmogelijk, dat de stuurkolom bij een botsing de passagiersruimte binnendringt.

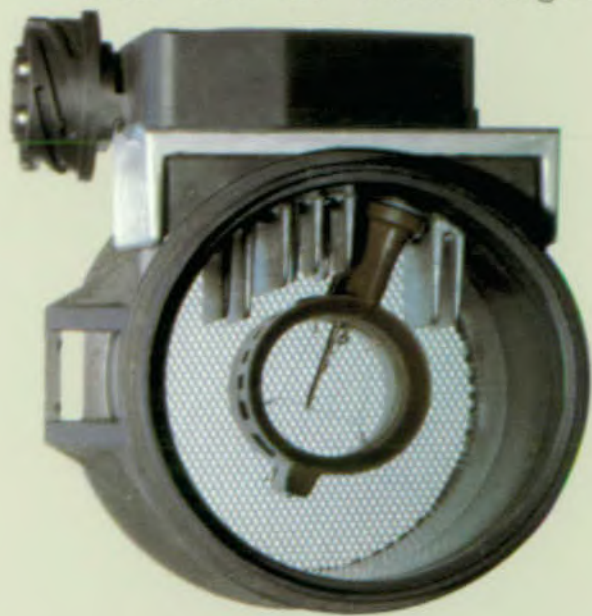
Bumpers

Om schade door lichte aanrijdingen te voorkomen, is de nieuwe S-klasse voorzien van zelfherstellende bumpers. Deze beschermen de karrosserie van de S-klasse tegen beschadigingen tot botssnelheden van 3,5 kilometer per uur tegen vaste obstakels.

100 jaar na de uitvinding van de automobiel was het tijd, de auto zelfstandig denken bij te brengen. De nieuwe S-klasse beschikt over elektronika, die niet alleen sneller dan ieder mens helpt ongelukken te voorkomen zoals bijvoorbeeld ASR en ABS. Maar ook elektronika, die meedenkt en zichzelf controleert. Geheel en al in de stijl van Mercedes-Benz.

Elektronische benzine-inspuiting

In de nieuwe S-klasse wordt de hoeveelheid ingespoten brandstof bepaald door de openingsduur van de elektromagne-



De luchtmassameter met hitte-draad is het meest nauwkeurig voor de mengselbereiding.

tische verstuivers. Een elektronische regelunit geeft daartoe de impulsen. De openingsduur hangt af van het motor-toerental, de door de motor aangezogen luchtmassa 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.

CAN-databus

De verdere verbeteringen op het gebied van comfort, veiligheid en de emissie van uitlaatgassen brengen een toename met zich mee van het aantal elektronische componenten als ook de grotere informatiestroom tussen die componenten. De elektronische regelunits in de nieuwe S-klasse zijn modulair opgebouwd. Op een goed bereikbare plaats in het motorkompartiment zijn tot acht modules in een elektronikabox geplaatst. Om de informatiestroom tussen de afzonderlijke systemen onder controle te houden, worden de tot het management van de motor en aandrijving behorende elektronische regelunits via een seriële CAN-databus onderling gekoppeld. Dit nieuwe netwerk biedt onder andere het voordeel, dat bij storingen in afzonderlijke componenten op een noodprogramma kan worden overgeschakeld.

Computer-diagnose

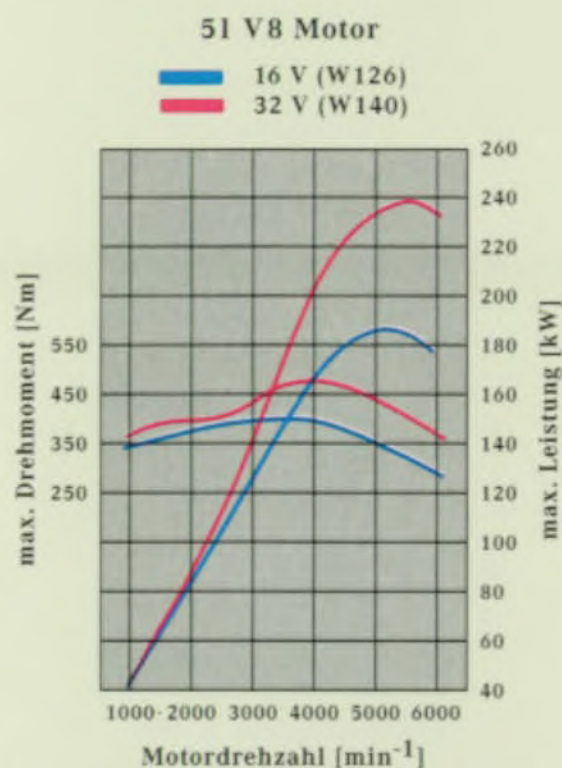
Om te voorkomen dat u onze service-specialisten bepaalde storingen moet uitleggen, heeft de nieuwe S-klasse een diagnosesysteem. Dit zorgt ervoor dat de werkplaats direct kan bepalen, waar in het systeem iets niet in orde is. Dit bekort het oponthoud in de werkplaats, zodat u weer zo snel mogelijk over uw auto kunt beschikken.



Vergeleken met de tweekleppen-techniek biedt de vierkleppen-techniek duidelijk grotere totale klepopeningen.

De verstelling van de inlaat-nokkenas.





Dit diagram maakt de voordelen van de vierkleppen-techniek t.o.v. de tweekleppen-techniek duidelijk.

Vierkleppen-techniek

Bij de vierkleppen-techniek heeft elke cilinder van de motor vier kleppen in plaats van zoals gebruikelijk twee. Twee inlaatkleppen voor het lucht/brandstof-mengsel en twee uitlaatkleppen voor de uitlaatgassen. Het voordeel van deze techniek, een hoog vermogen in het hoge toeren-gebied, ging tot dusver echter altijd ten koste van het koppel bij lage toerentallen. Om deze reden hebben alle nieuwe S-klasse modellen een automatische verstelling van de inlaat-nokkenas. Daardoor worden de kleppen steeds op de optimale tijdstippen geopend en gesloten – overeenkomstig het toerental en de belasting.

Zes-cilinder motor

De Mercedes 300 SE/SEL is



uitgerust met een zes-cilinder lijnmotor met een cilinderinhoud van 3,2 liter en een vermogen van 170 kW/240 pk. Vanzelfsprekend met benzine-inspuiting, vierkleppen-techniek, twee bovenliggende nokkenassen (met verstelling van de inlaat-nokkenas), geregelde drieweg-katalysator, uitlaatgasrecirkulatie en sekundaire luchtinblazing.

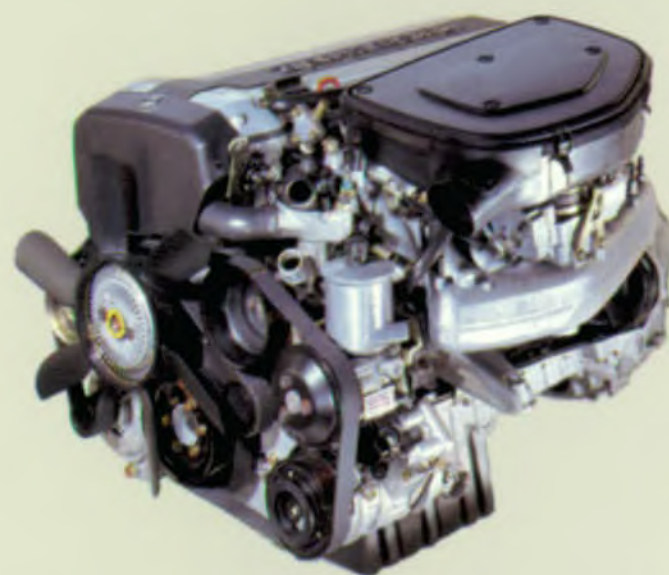
Acht-cilinder motor

De acht-cilinder motoren treft u aan in de Mercedes 400 SE/SEL en 500 SE/SEL. 210 kW/270 pk uit 4,2 liter cilinderinhoud en 240 kW/326 pk uit 5,0 liter. Natuurlijk ook met vierkleppen-techniek, twee bovenliggende nokkenassen (met verstelling van de inlaat-nokkenassen), geregelde drieweg-katalysator, LH-injectie, uitlaatgasrecirkulatie en sekundaire luchtinblazing.

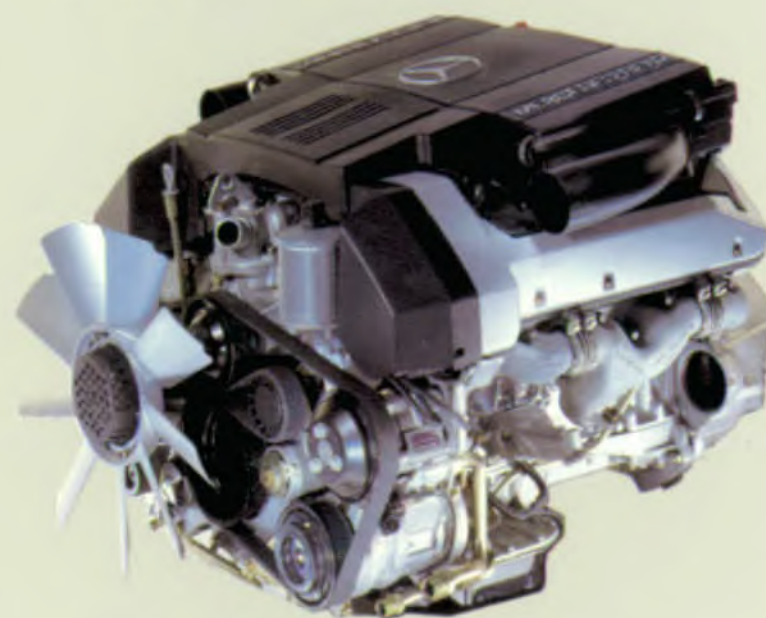
Twaalf-cilinder motor

Vijftig jaar nadat Mercedes-Benz een twaalf-cilinder motor voor de succesvolle Formuleracewagen W 154 bouwde, is er nu weer een Mercedes met twaalf-cilinder motor. De Mercedes 600 SE/SEL. 300 kW/409 pk uit een cilinderinhoud van 6,0 liter en een maximum koppel van 580 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-nok-

kenassen. Voor een betrouwbare brandstoftoevoer zorgt een benzine-inspuiting voor elke cilinderrij afzonderlijk.



De zes-cilinder motor met 24 kleppen.



De acht-cilinder motor met 32 kleppen.



De twaalf-cilinder motor met 48 kleppen.

Automatische vijf-versnellingsbak

Als eerste automobielfabri-



Het hydraulische regelhuis is het "brein" van een automatische versnellingsbak.

kant in Duitsland heeft Mercedes-Benz de voor de 300 SE/SEL als extra leverbare Automatische vijf-versnellingsbak geïntroduceerd. Deze onderscheidt zich hoofdzakelijk van de automatische vier-versnellingsbak door een vijfde versnelling met overdrive-karakteristiek. De voordelen: minder motorgeluid en een gunstiger brandstofverbruik.

Automatische vier-versnellingsbak

Met een programmeerbare schakelaar kunt u bij deze automatische vier-versnellingsbak kiezen tussen "S" (Standaard) en "E" (Economy). In de S-stand schakelt de automaat normaal en in de E-stand bij lagere toerentallen op. Dat reduceert het geluidsniveau en het brandstofverbruik en zorgt dus voor meer rijcomfort.

Remkrachtverdeling

Tot nu toe was bij de afstemming van het remsysteem van een auto de remkracht bij de achterwielen beperkt om bij sterk afremmen een instabili-

teit door een voortijdig blokkeren van de achterwielen te voorkomen. Door een variabele remkrachtverdeling bij de acht- en twaalf-cilinder modellen hebben de achterwielen een groter aandeel in de remwerking wanneer normaal geremd wordt. Dit heeft bij gemiddelde vertragingen een lagere temperatuur en geringere slijtage aan de voorwielremmen tot gevolg. Een verbeterde regeling van het Anti-Blokkeer-Systeem waarborgt daarbij de remstabiliteit onder alle rij-omstandigheden.

Hydraulische

klepspelingscompensatie

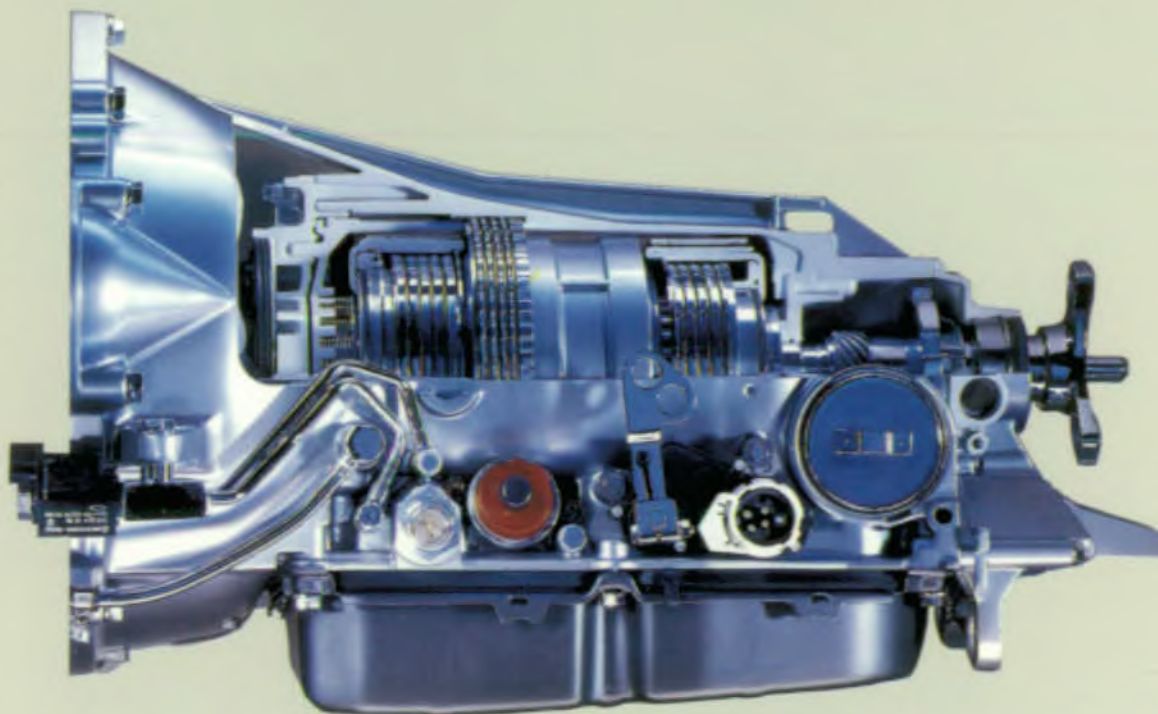
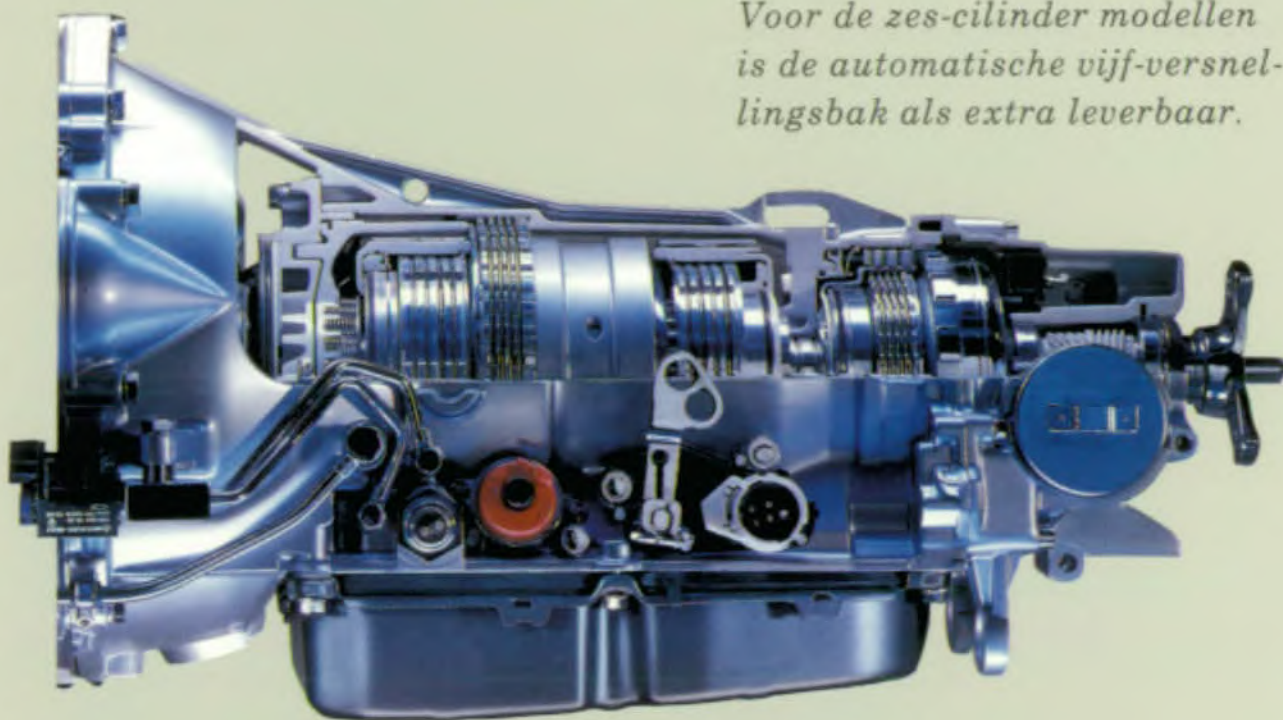
De hydraulische klepspelingscompensatie vereenvoudigt het onderhoud. Door de motor-

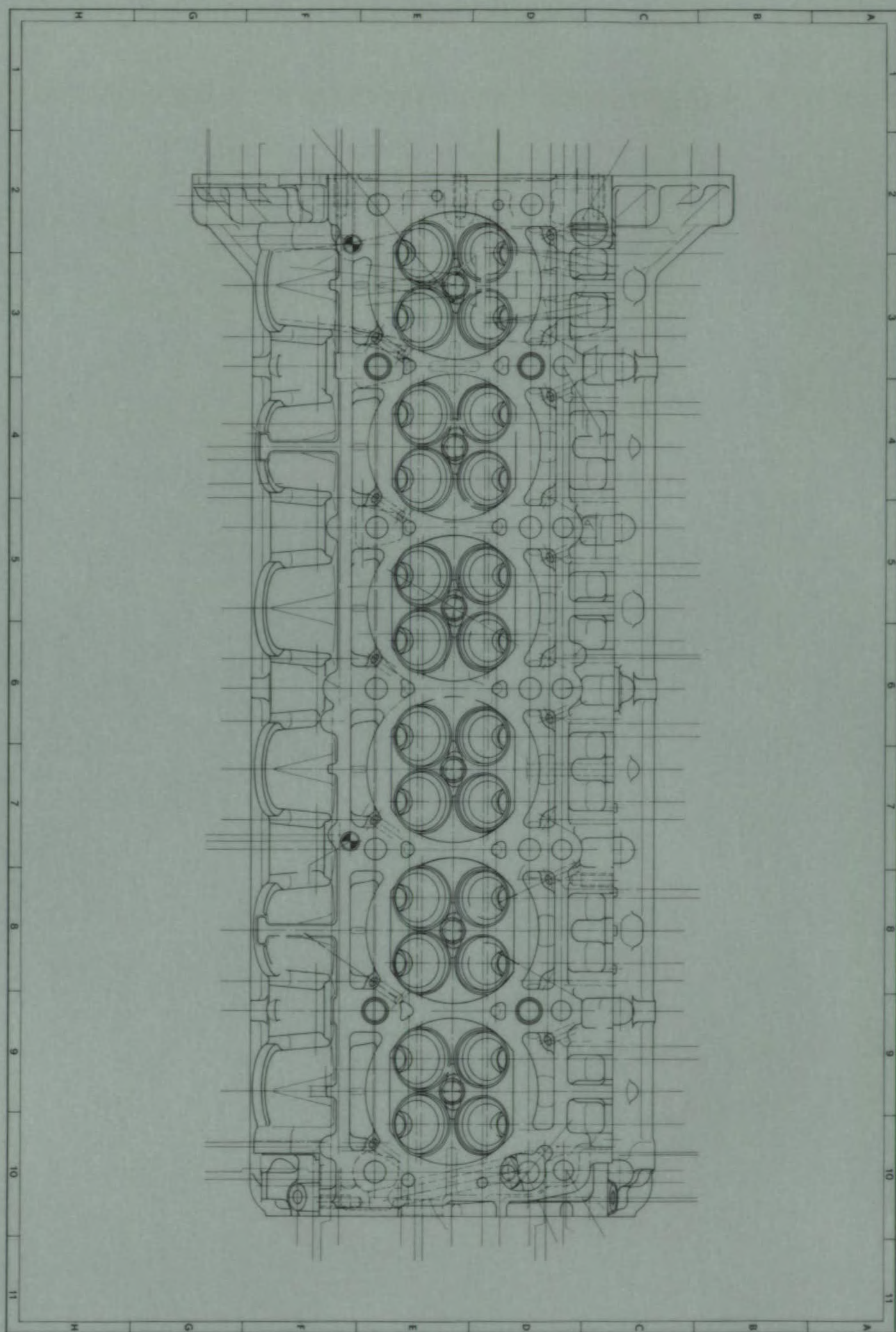
olie op druk gehouden hydraulische klepstoters zorgen automatisch en permanent voor de korrekte instelling van de klepspelings en daardoor ook voor een reductie van de geluiden.

Ontsteking met anti-klopregeling

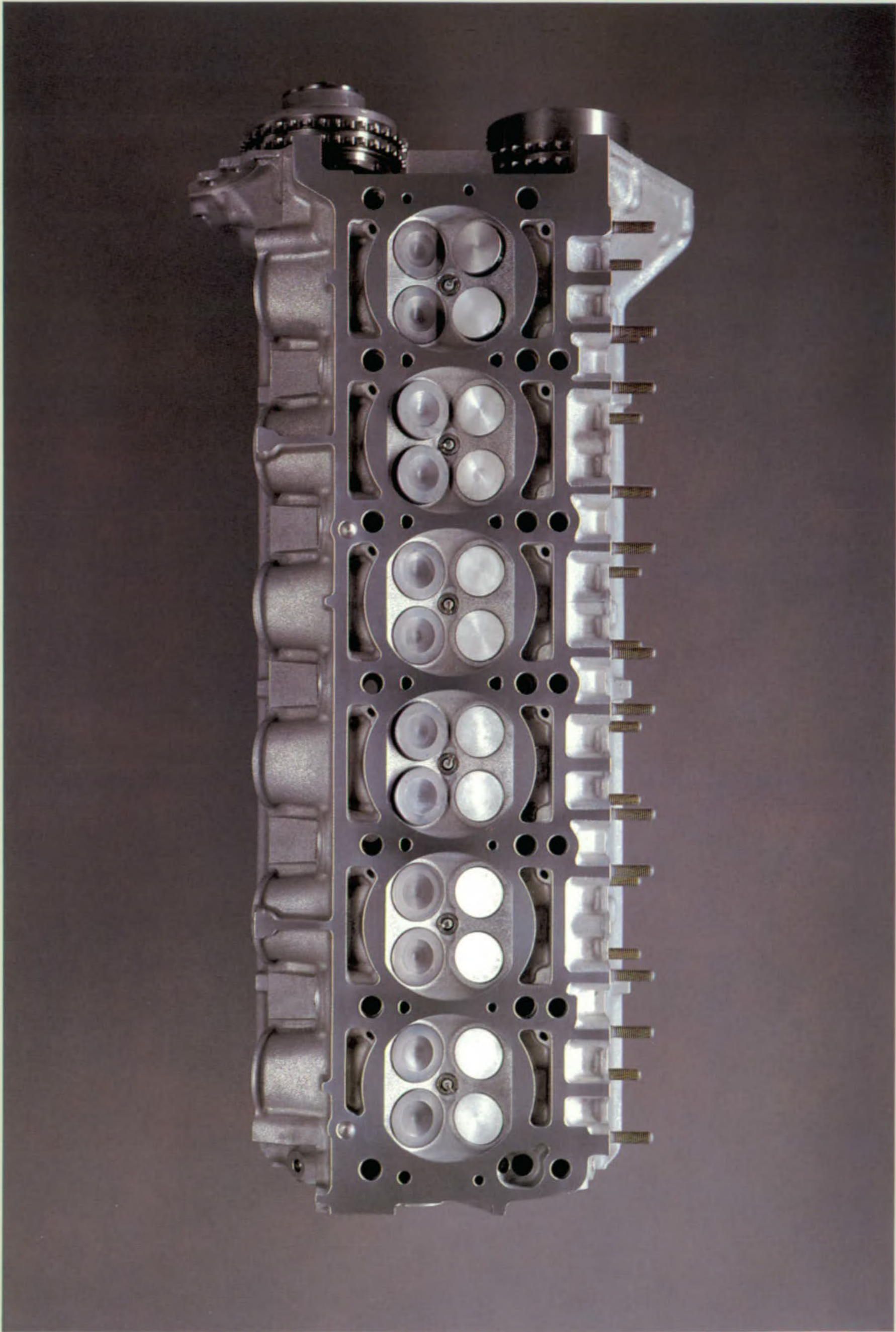
De motoren van de nieuwe S-klasse zijn uitgerust met klopsensoren. Als u ergens benzine met een lager octaangetal tankt, melden de klopsensoren de daaruit resulterende klop-geluiden direct aan het ontstekingsstelsel. Dit past dan onmiddellijk het ontstekings-tijdstip voor de betreffende cilinder aan, totdat alle klop-geluiden zijn verdwenen.

Voor de zes-cilinder modellen is de automatische vijf-versnellingsbak als extra leverbaar.





*Een lichtmetalen cilinderkop
van de V 12-motor met verstel-
ling van de inlaat-nokkenas en
vierkleppen-techniek.*



Eén van de basisprincipes van Mercedes-Benz is de bescherming van de planeet, waarop wij leven. Vanaf de eerste ontwikkelingsfase van de nieuwe 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 thans haalbare gerealiseerd. Wij zijn daarmee nog lang niet bij het gewenste doel, maar de eerste stap is gezet.

Akku

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

Recycling-materialen

Het is tegenwoordig niet mogelijk een auto te bouwen zonder



Er worden zoveel mogelijk lakken op waterbasis gebruikt.

Schema van de corrosiebescherming bij de nieuwe S-klasse.

daarbij gebruik te maken van kunststoffen. Deze hebben een groot aantal gunstige eigenschappen zoals bijvoorbeeld flexibiliteit bij een grote stabiliteit, een goed geluidsabsorberend vermogen, corrosieongevoeligheid en een gering gewicht. Daarom bedraagt het aandeel kunststoffen bij de nieuwe S-klasse – zelfs bij spaarzame toepassing – nog altijd 8 procent van het totale gewicht. Daarom hebben wij ons intensief bezighouden met het hergebruik van deze kunststofdelen. Zo worden bijvoorbeeld alle kunststof onderdelen van de nieuwe 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 nieuwe S-klasse bijvoorbeeld het dashboard-

kastje, de afdekplaat van de elektronika in de voetenruimte en de stoffilterkas-

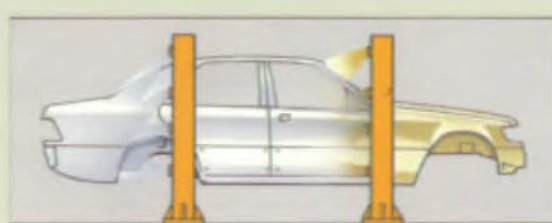


Alle kunststofdelen van meer dan 100 gram van de nieuwe S-klasse zijn gekodeerd, om een gesorteerde recycling mogelijk te maken.

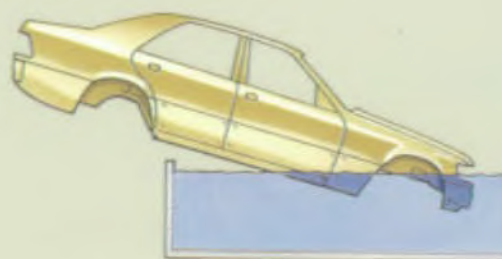
sette. Voor de bekleding van de kofferruimte in de nieuwe S-klasse wordt voor het eerst poly-propyleen gebruikt, een materiaal dat door complete recycling weer kan worden hergebruikt. Bovendien worden er geen CFK's meer bij het verschuimen van kunststoffen gebruikt. Andere kunststof onderdelen zoals de bumpers en de flankbekledingen zijn zodanig bevestigd dat ze gemakkelijk te demonteren zijn en opnieuw te spuiten. Daarom kunnen zij worden gerepareerd en hoeven niet tengevolge van een lichte beschadiging te worden ver-



Ongelakte karrosserie



Ontvetten en fosfateren



Elektro-dompelbad



PVC-afdichting van de naden

vangen. Ecologie kan dus ook zeer economisch zijn. Hetgeen in het bijzonder bij de recycling van katalysatoren tot uitdrukking komt, waarbij edelmetalen als platina en rhodium worden teruggewonnen.

Koelmiddelen

Om de toepassing van CFK's te beperken is de voor de S-klasse leverbare airconditioning speciaal afgestemd op de toepassing van koelmiddelen zonder CFK'S.

Korrosiebescherming

Om een nog langere levensduur van de nieuwe S-klasse te bereiken, hebben wij 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 toepassing van een



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

nieuw verstuiverprocedé verbeterd opdat er niets van binnenuit doorroesten kan. Omdat tijdens het rijden de beschermingslaag in de wielkasten niet door steenslag mag worden beschadigd, zijn alle wielkasten door kunststof schalen beschermd.

Uitlaatgasrecirkulatie

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

Katalysator

De efficiency van de katalysator bij het reinigen van de uitlaatgassen is kort na de start van de motor, als de katalysator nog koud is, het laagst. Daarom hebben wij er bij de nieuwe S-klasse voor gezorgd, dat deze "koudfase" kort blijft. Omdat de uitlaatpijp van de motor tot aan de katalysator en ook de katalysator zelf uitstekend geïsoleerd zijn, kan het hete uitlaatgas de katalysator snel verhitten. deze begint daardoor vroeger met de reiniging van de uitlaatgassen. Bovendien hebben wij door een duidelijke vergroting



Voor een optimale reiniging van de uitlaatgassen hebben wij de katalysator evenals de voorste uitlaatpijpen voorzien van een warmte-isolatie. Bovendien werd de katalysator aanzienlijk vergroot.

van het katalysatorvolume ervoor gezorgd, dat deze zijn reinigende taak lange tijd kan verrichten.

Sekundaire luchtinblazing

Een ander principe ter vermindering van schadelijke uitlaatgassen is de sekundaire luchtinblazing. Door toevoer van verse lucht in de uitlaat van de nieuwe S-klasse worden de voor het milieu schadelijke CH- en CO-emissies voor het grootste gedeelte geoxydeerd tot ongevaarlijke H₂O respectievelijk CO₂. De beste voorwaarde voor een nog effectievere uitlaatgasreiniging door de katalysator.



PVC-bodembescherming



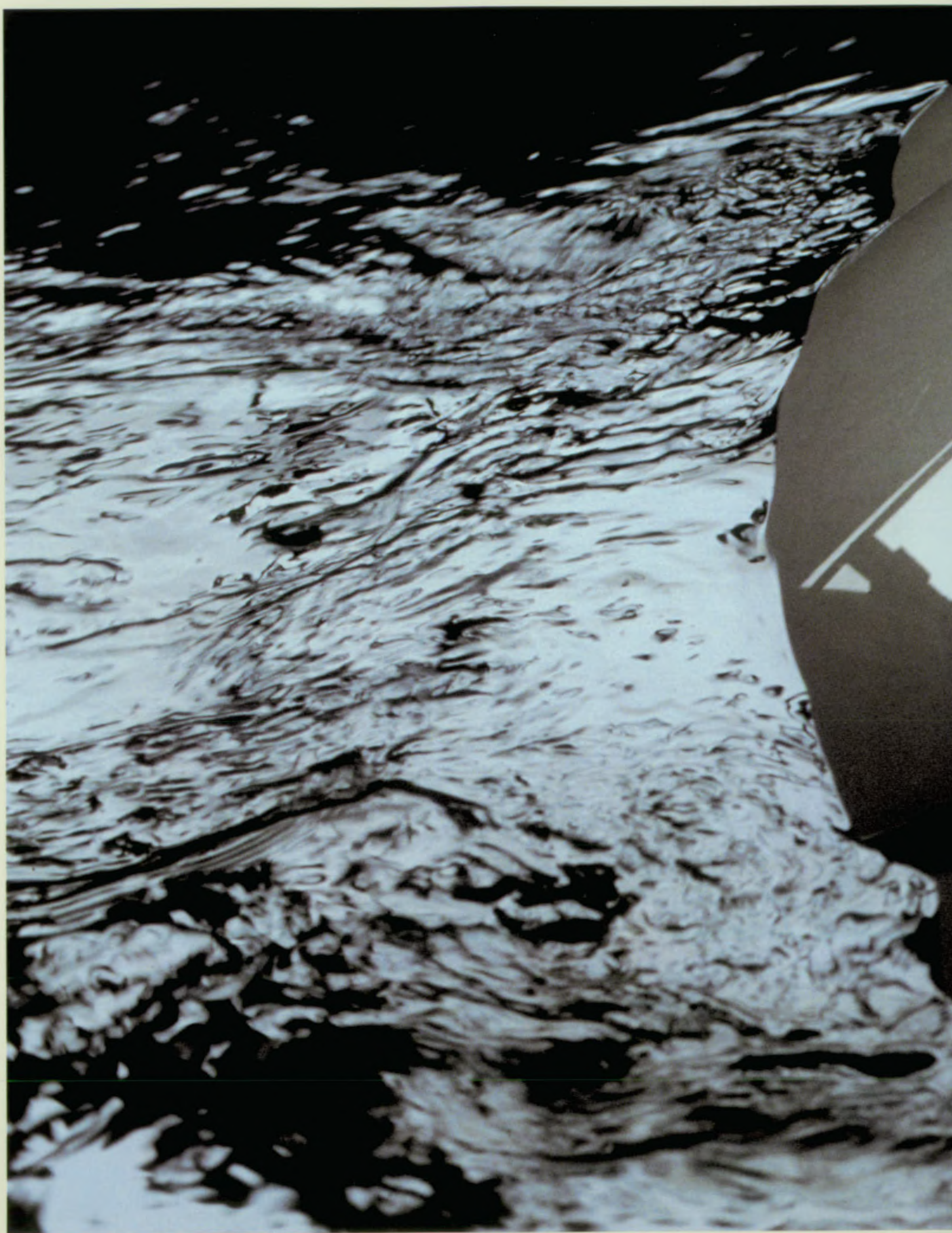
Anti-steenslag en grondlak



Deklak en transparante lak



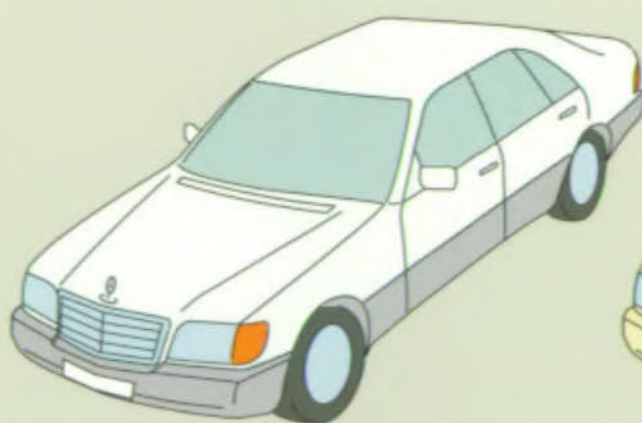
Elektronisch geregeld konserveringsprocedé



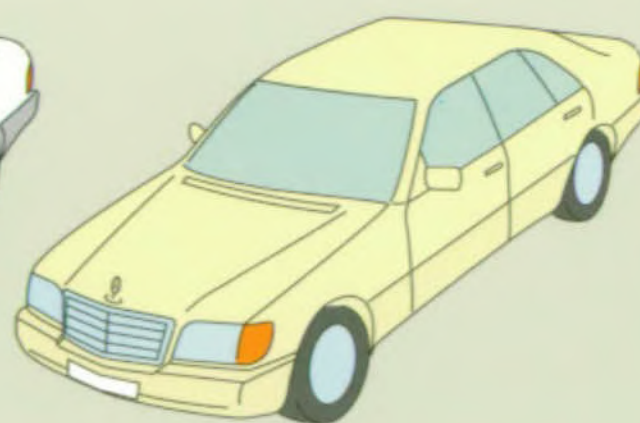


Standaard kleuren

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



Poolwit



Ivoor



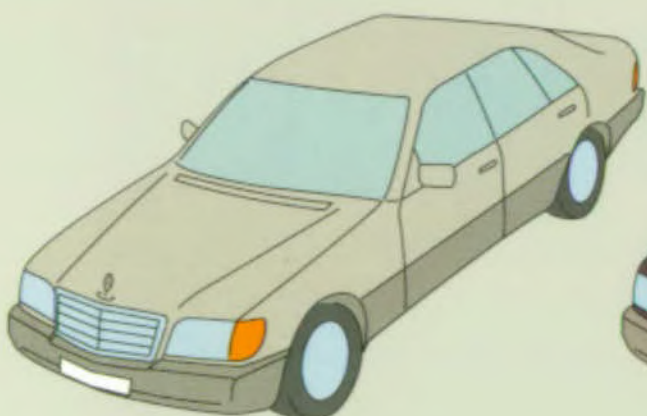
Bordeauxrood



Donkerblauw



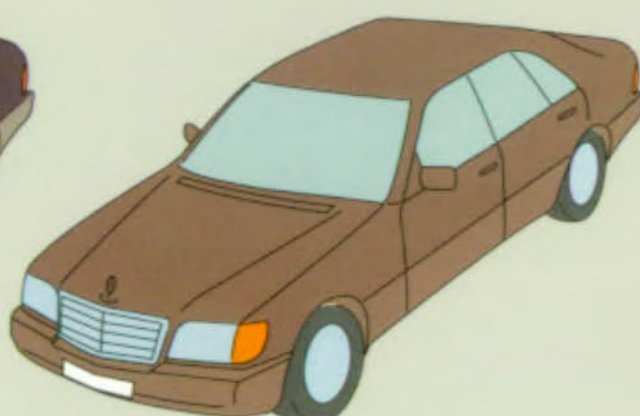
Zwart



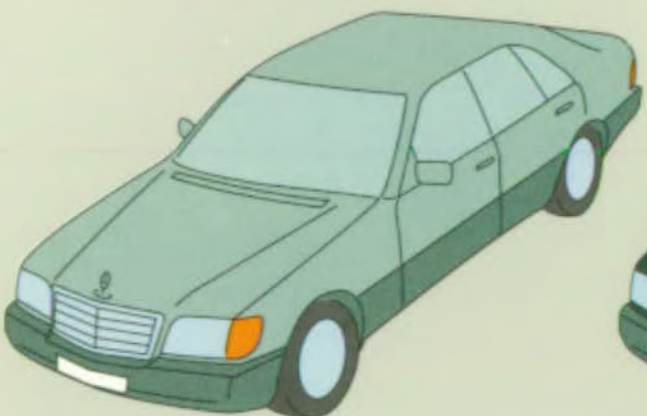
Rooksilver



Antracietgrijs



Impalabeige



Kristalgroen

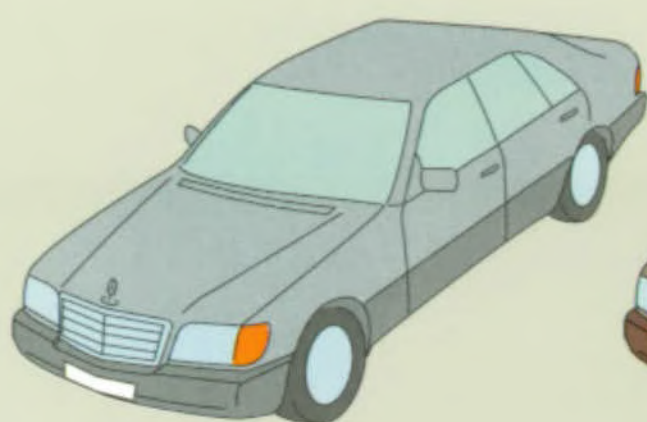


Malachietgroen

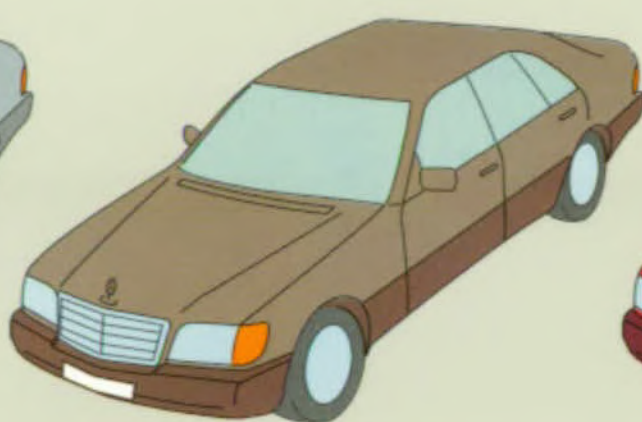


Almandinrood

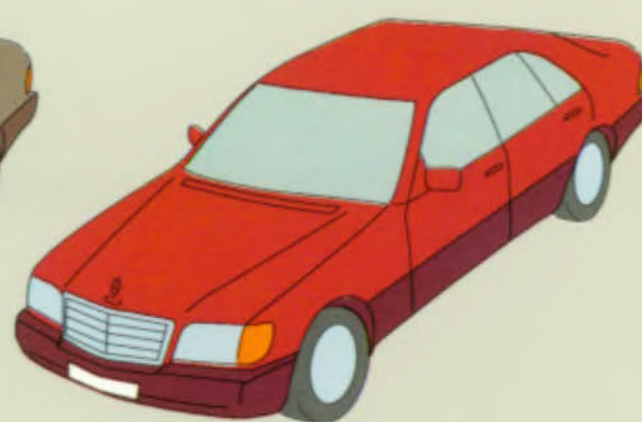
Kleurafwijkingen om druktechnische redenen voorbehouden.



Carraragrijs



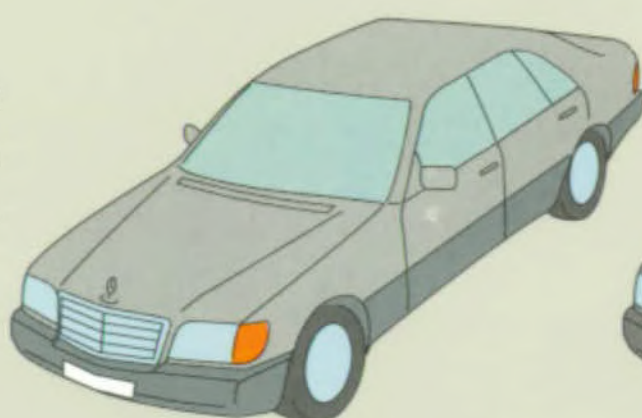
Pueblo-beige



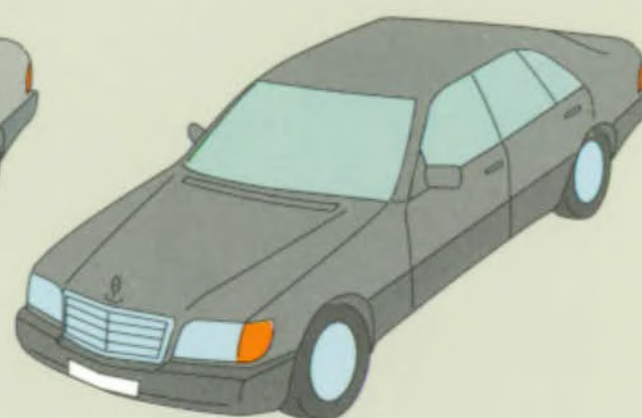
Signaalrood

Metallic kleuren

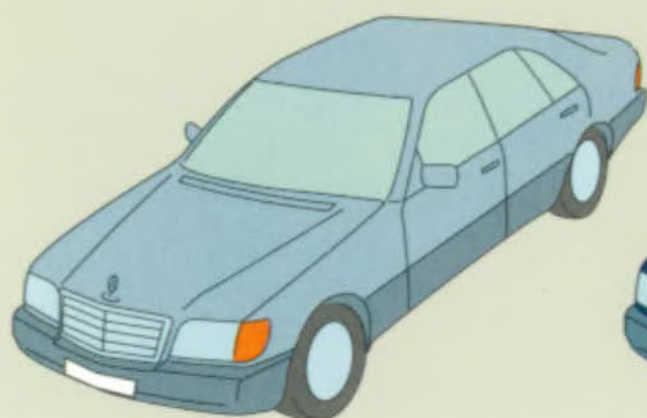
Desgewenst kunt u uw S-klasse vanzelfsprekend ook in een van deze 14 metallic-kleuren bestellen.



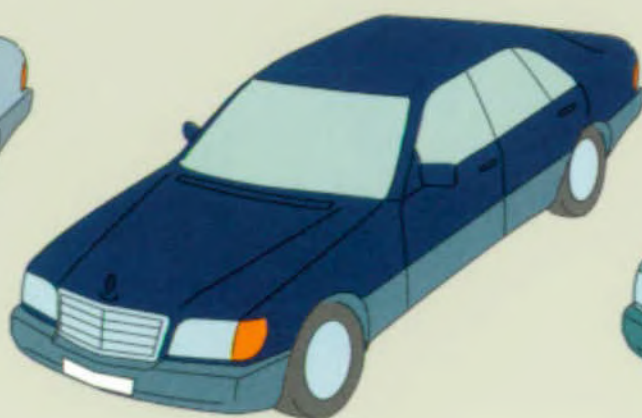
Brilliantzilver



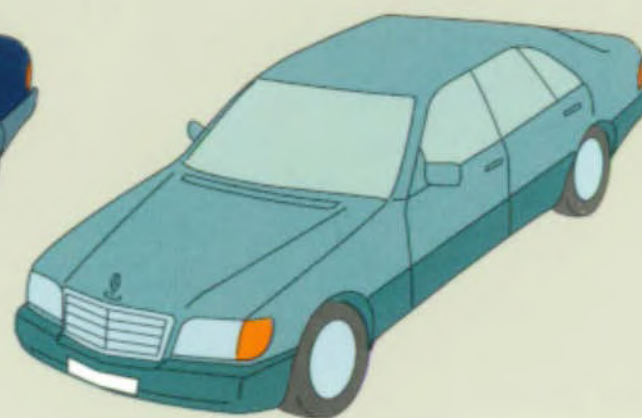
Parelmoergrijs



Parelblauw



Nautieklauw



Beryll



Pailletrood



Borniet

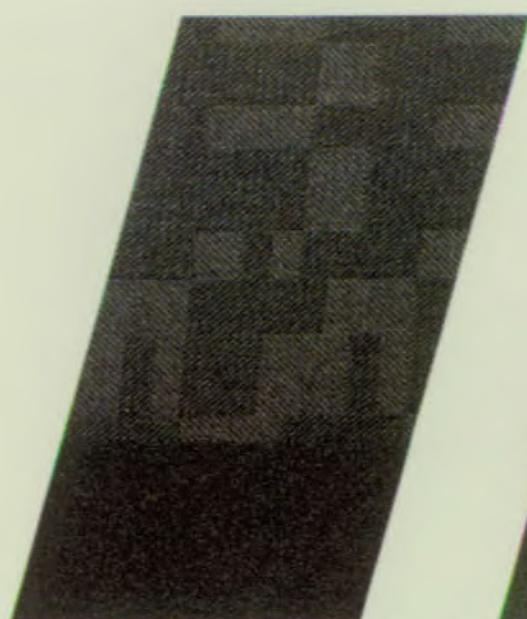


Blauw-zwart





Stof



Zwart



Groen



Brasil



Rood

Velours



Zwart



Groen



Brasil



Rood

Leder



Zwart



Groen



Brasil



Rood

Kleurafwijkingen om druktechnische redenen voorbehouden



Blauw



Grijs



Saffraan



Champignon



Blauw



Grijs



Saffraan



Champignon



Blauw



Grijs



Saffraan



Champignon

De standaard van de S-klasse

Motor

Vierkleppen-techniek. Hydraulische klepspelingscompensatie. Hydraulisch gedempte motorsteunen. LH-Jetronic benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking met anti-klopregeling. Elektronische regeling van het stationaire toerental. Katalysator. Sekundaire luchtinblazing. Uitlaatgasrecirkulatie. CAN-databus en elektronisch diagnosesysteem in alle modellen. Mercedes 300 SE/SEL met zes-cilinder 3,2 liter motor. Mercedes 400 SE/SEL met acht-cilinder 4,2 liter motor. Mercedes 500 SE/SEL met acht-cilinder 5,0 liter motor. Mercedes 600 SE/SEL met twaalf-cilinder 6,0 liter motor, elektronische inspuiting en ontsteking voor beide cilinderrijen apart.

Versnellingsbak

Mercedes 300 SE/SEL in België standaard met vijf-versnellingsbak. Mercedes 400, 500 en 600 SE/SEL standaard met automatische vier-versnellingsbak (in Nederland ook de 300 SE/SEL). De Anti-doorSlipRegeling (ASR) maakt in de Mercedes 400, 500 en 600 SE/SEL deel uit van de standaard-uitrusting en is bij de 300 SE/SEL in combinatie met de automatische versnellingsbak als extra leverbaar. De Automatic met vijf versnellingen is voor de 300 SE/SEL eveneens als extra 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 Aktieve DampingsSysteem (ADS). De niveauregeling behoort bij de Mercedes 600 SE/SEL tot de standaard-uitrusting.

Assen

Alle modellen met vooras met dubbele draagarmen en subframe vóór. Ruimtelijk geleide achteras. Het Automatische SperDifferentieel (ASD) is in Nederland bij de Mercedes 300 SE/SEL als extra leverbaar, in België standaard.

Wielen

De Mercedes 300 SE/SEL heeft in Nederland standaard stalen, in België lichtmetalen velgen. De overige typen hebben in standaard-uitvoering lichtmetalen velgen. Bij de Mercedes 300 SE/SEL voorbanden in de maat 225/60 R 16. Bij de Mercedes 400, 500 en 600 SE/SEL voor de maat 235/60 R 16.

Remmen

Alle S-klasse modellen standaard met Anti-BlokkeerSysteem (ABS). Asbestvrije remvoeringen. Remschijven vóór inwendig geventileerd. Controle-indikator voor de slijtage van de remvoeringen van de voorremmen en parkeerrem met automatische remkabelnastelling. Mercedes 300 SE/SEL vóór en achter schijfremmen met vaste rem-

klauwen en twee zuigers. Mercedes 400, 500 en 600 SE/SEL vóór schijfremmen met vaste remklauwen en vier zuigers, achter schijfremmen met vaste remklauwen en twee zuigers alsmede extra controle-indikator voor de slijtage van de voeringen van de achterwielremmen. Remschijven vóór en achter inwendig geventileerd.

Stuurinrichting

Met leder bekleed stuurwiel. Stuurkolom met energie-absorberende vervormbare bus. Als extra Airbag in het stuurwiel leverbaar (in Nederland bij alle typen standaard). Veiligheidsstuurkolom, bij de zes-cilinders mechanisch in langsrichting verstelbaar. Bij de overige typen is de stuurkolom elektrisch in lengterichting en hoogte verstelbaar en met een memory-schakeling uitgerust. Parameter-servobesturing bij de 400, 500 en 600 SE/SEL standaard, bij de 300 SE/SEL als extra leverbaar.

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-/kan-

teldak met geïntegreerde windgeleider, glazen schuif-/kanteldak. Doorlaadmogelijkheid naar de kofferruimte en sluitbekrachtiging voor de deuren en het kofferdeksel.

Ruiten

Voorruit van gelaagd veiligheidsglas, zijruiten van dubbel glas. Elektrische zijruitopeners met snelbediening in alle vier deuren. Elektrisch verwarmde achterraut. Elektrisch verwarmd ruitesproeiersysteem met drie elektrisch verwarmde dubbele ruitesproeiers, verwarmde ruststandvlakken voor de ruitewisserbladen. Panorama-ruitewisser en wisser voor de voorpassagier met drie wissnelheden: normaal wissen, snel wissen en intervalwissen met twee van de rijsnelheid afhankelijke intervalpauzes en automatisch terugschakelen met één snelheid als langzamer gereden wordt dan 25 km/h. Bovendien een tipstand voor het eenmalig wissen zonder te sproeien.

Sloten

Centrale vergrendeling, te bedienen via de beide portiersloten en het kofferdekselslot, met geïntegreerde kofferruimte- en tankdopvergrendeling. Komfort-sluiting van zijruiten en schuifdak. Veiligheidssloten in alle deuren – vóór afsluitbaar – met drukknopvergrendeling en kindersloten achter. Stuurslot, gekombineerd met kontakt- en startbediening en met beveiliging tegen dubbelstarten. Dashboardkastje en brillenvak met hoofdsleutel afsluitbaar. De

centrale vergrendeling is vanuit het interieur via een schakelaar in de deur van de bestuurder te bedienen. Hoofdsleutel met vier langsgroevensysteem. Als extra: diefstal-inbraak-alarminstallatie (standaard in België) en infrarood-afstandsbediening.

Verlichting

Koplampen met multi-vlaks reflektoren. Vierkoplampensysteem met standlicht, asymmetrisch dimlicht, grootlicht, mistlampen. Waarschuwingsschakelverlichting. Pneumatische koplamphoogte-afstelling voor beladen en onbeladen wagen. Parkeerlichten, achteruitrijlampen, mistachterlamp. Uitstaplichten in alle deuren. Traploos regelbare instrumentenverlichting. Interieurverlichting met vertragingsrelais en extra leeslamp voor de voorpassagier. Verlichting in het achterkompartment. Verlichting van de asbak, in het dashboardkastje, van de verwarmings- en ventilatiebediening. Verlichting in de kofferruimte. Bij automatische versnellingsbak verlichting van het display bij het kieshendel.

Zitplaatsen

Bestuurderszitplaats met verstelling in langsrichting, hoogteverstelling, voor de zitkussenhoek en met traploos verstelbare rugleuning. Bovendien een langsverstelling van het zitkussen t.o.v. 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 hoofdsteeunen. Automatische driepunts veiligheidsgordels met automatische aanpassing van gordelgeometrie en gordelspanners. Opklapbare middenarmsteun, in drie standen verstelbaar. Beide voorzetels als extra met Multicontour rugleuning leverbaar. Elektrische verstelling met Memory voor drie posities standaard bij de Mercedes 600 SE/SEL, in België ook bij de acht-cilinders. Achter: Achterbank voor drie personen met twee pneumatisch neerklapbare hoofdsteeunen. Opklapbare middenarmsteun met vergrendeling, als extra met opbergvak. Twee automatische driepunts veiligheidsgordels links en rechts en een heupgordel met oprolauto-maat in het midden. Als extra zijn de hoofdsteeunen evenals de rugleuning van de achterbank elektrisch verstelbaar. Eveneens als extra leverbaar: elektrisch verstelbare individuele zitplaatsen achterin met middenkonsole, afsluitbaar opbergvak, lendesteun en Memory-schakeling. Als verder extra met Multicontour rugleuningen.

Verwarming en ventilatie

Elektronische interieurtemperatuur-regeling links en rechts separaat. Verdeling van de luchttoevoer naar de toevoeropeningen bij de voorruit, de deuren en voetenruimten vóór en achterin, geregeld via schakelaars. Viertraps aanjager. Voor de uitstroomroosters in

het dashboard wordt de dosering geregeld via vier keuzeschakelaars. Voor de roosters in het midden kan er gekozen worden tussen onverwarmde buitenlucht of verwarmde lucht. Recirkulatiesysteem met tijdschakelaar. Elektrostatisch stoffilter. Bij de achtcilinders: airconditioning standaard in Nederland; airconditioning met automatische regeling en mogelijkheid tot handmatig ingrijpen standaard in België. Temperatuur links en rechts afzonderlijk in te stellen. Verder leverbaar: actief koolfiltersysteem (geurfilter) en airconditioning achterin. Airconditioning met automatische regeling en geurfilter bij de 600 SE/SEL standaard.

Signaal installatie

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

Instrumenten en controlelampjes

Snelheidsmeter. Totaalkilometer- en dagteller. Koelwaterthermometer, oliedrukmeter, brandstofmeter. Kwartsklokje. Brandstofverbruiksmeter. Toerenteller. Buitenthermometer.

Kontrolelampjes voor grootlicht, knipperlichten, waarschuwingsknipperinstallatie, batterijlaadstroom, parkeerrem, remvloeistof, remvoering-slijtage, ABS, mistachterlamp, brandstofreserve, voor de niveaus van motorolie, koelvloeistof, ruitesproeiervloeistof. Kontrolesysteem voor het uitvallen van alle gloeilampen van de exterieurverlichting. Knippersymbool "Sicherheitsgurt anlegen". Bij de respectievelijke extra's: afzonderlijke controlelampjes voor Airbag, ASD en ASR.

Diversen

Dashboard en middenconsole bekleed met edelhout. Brillenvak. Voordeuren met beklede armsteunen als klep voor de gesloten deurvakken, open tas-

sen voor paraplu. Bij de SEL-modellen deurvakken ook achterin. Elektrisch instelbare en verwarmde buitenspiegels, elektrisch inklapbaar. Automatisch omhoogkomende parkeerindikatoren. Verbandtrommel in de hoedenplank. Aflegbakje tussen de zitplaatsen voorin. Twee beklede zonnekleppen met make-up spiegels, zijdelings zwenkbaar, anti-verblindingsklepje tussen de zonnekleppen. Anti-verblindings binnenspiegel. Rechts vóór één, achter twee flexibele handgrepen aan de dakrand – achter voorzien van een kleehaakje. Asbak met sigarenaansteker, asbakken in de achterdeuren. Verzenkbare gordel sloten achterin. Velours tapijt op de vloer. Waarschuwingdriehoek in de kofferruimte. Bergvak in de kom van het reservewiel en in de akku-ruimte.



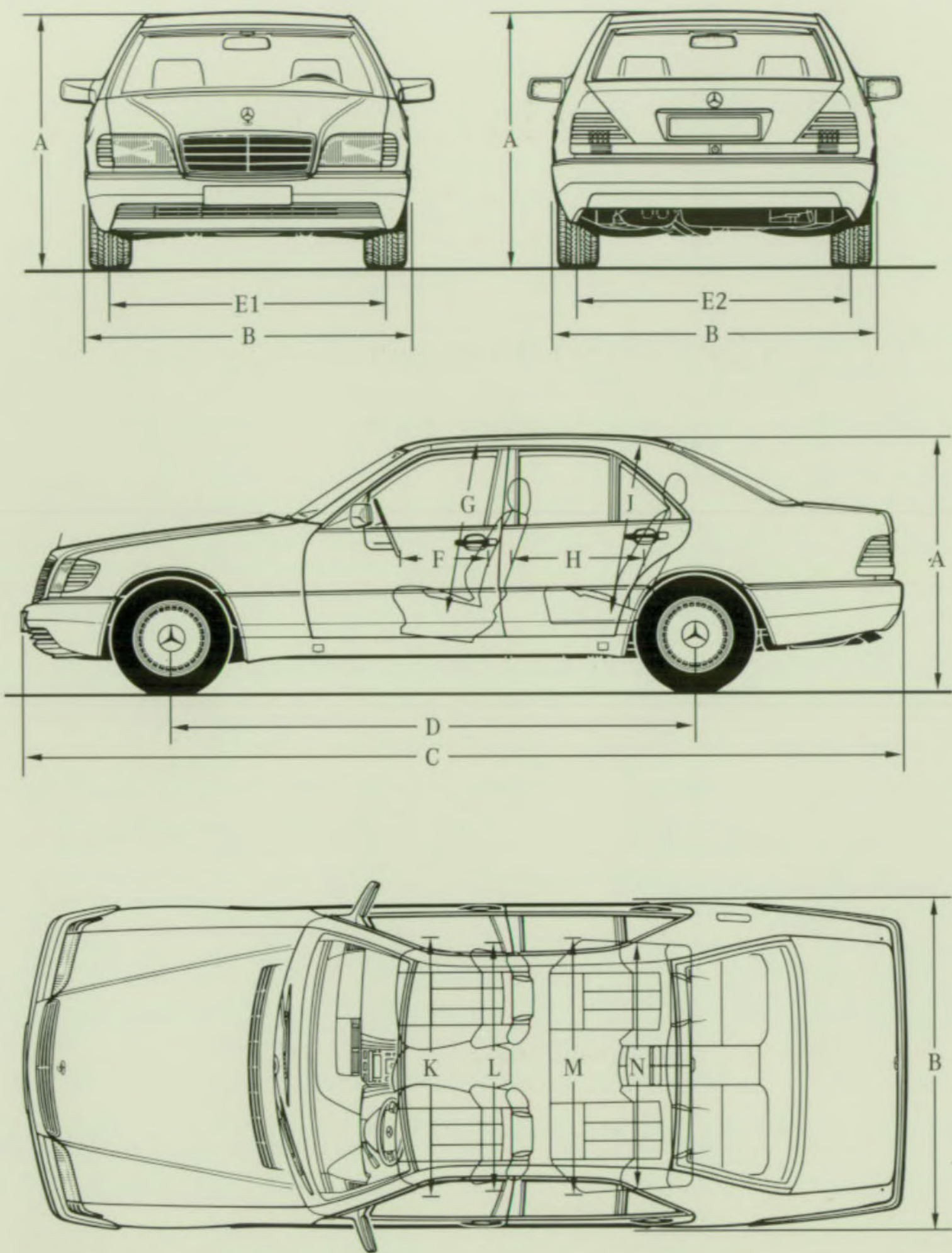
	300 SE/SEL	400 SE/SEL	500 SE/SEL	600 SE/SEL
Aantal cilinders	6	8	8	12
Boring en slag (mm)	89,9 x 84,0	92,0 x 78,9	96,5 x 85,0	89,0 x 80,2
Cilinderinhoud	3199 cm ³	4196 cm ³	4973 cm ³	5987 cm ³
Max. vermogen 1) in kW (pk) bij l/min.	170(231)/5800	210(286)/5700	240(326)/5700	300(409)/5500
Max. koppel 1) in Nm bij l/min.	310/4100	410/3900	480/3900	580/3800
Kompressieverhouding	9,8:1	10,0:1	10,0:1	10,0:1
Inhoud motorkarter max/min.	5,7/3,7 liter	7,5/5,5 liter	7,5/5,5 liter	7,5/5,5 liter
Inhoud koelsysteem	ca. 8,0 liter	ca. 13,0 liter	ca. 13,0 liter	ca. 13,0 liter
Dynamo	14 V/120 A	14 V/120 A	14 V/120 A	14 V/120 A
Akku	12 V/74 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah
Max. snelheid	230 km/h	245 km/h	250 km/h	250 km/h
Bandenmaat	225/60 R 16	235/60 R 16	235/60 R 16	235/60 R 16
Brandstof	Ongelode superbenzine volgens DIN 51607			
Brandstofverbruik 2) in l/100 km *				
in stadsverkeer	17,6	16,7	17,9	21,2
bij 90 km/h	9,5	10,1	10,4	11,6
bij 120 km/h	11,6	12,2	12,3	13,9
Inhoud brandstoftank, waarvan reserve ca. 12,5 liter	100 liter	100 liter	100 liter	100 liter
Draaicirkel	12,2/12,5 m	12,2/12,5 m	12,2/12,5 m	12,2/12,5 m
Eigen gewicht, rijklaar 3) (kg)	1890/1900	1990/2000	2000/2010	2180/2190
Max. toelaatbaar totaalgewicht (kg)	2410/2420	2510/2520	2520/2530	2640/2650

* voorlopige opgave

Inhoud vrijblijvend. Wijzigingen in de 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

(stand 01/91). 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.

Afmetingen



	SE	SEL
A Max. hoogte, rijklaar	149,7 cm	149,7 cm
B Max. breedte	188,6 cm	188,6 cm
C Max. lengte	511,3 cm	521,3 cm
D Wielbasis	304,0 cm	314,0 cm
E1 Spoorbreedte vóór	160,2 cm	160,2 cm
E2 Spoorbreedte achter	157,4 cm	157,4 cm
F Stuurwiel - rugleuning bestuurderszitplaats 1)	49,4 cm	49,4 cm
G Zithoogte vóór 2)	99,3 cm	99,3 cm
H Rugleuning voorstoel - rugleuning achterbank 1)	74,5 cm	84,5 cm

	SE	SEL
J Zithoogte achterin 2)	99,0 cm	99,0 cm
K Breedte over zitkussens vóór	159,0 cm	159,0 cm
L Breedte op schouderhoogte vóór	156,8 cm	156,8 cm
M Breedte over zitkussens achter	157,5 cm	157,5 cm
N Breedte op schouderhoogte achter	156,0 cm	156,0 cm

1) Maten afhankelijk van de zitpositie

2) Zonder schuifdak

