



LES BREAKS E 200 - E 320 DE MERCEDES-BENZ.



Nous avons toujours été
en avance sur notre temps.

Philosophie

2

Compétition

4

Qualité

5

Compatibilité avec l'environnement

6

S.A.V.

7

Les breaks de la Classe E.

8

Les richesses intérieures des breaks.

22

Chaîne cinématique

24

Sécurité

26

Compatibilité avec l'environnement

28

Confort

30

L'équipement de série des breaks.

Equipement de base

34

Caractéristiques techniques

36

Dimensions

38



Nous avons toujours été en avance sur notre temps.

La plupart des équipements standard des automobiles modernes ont vu le jour chez Mercedes-Benz. Tout a commencé le 29 janvier 1886. Ce jour-là, Carl Benz reçut le brevet n° 37435 pour une voiture à trois roues animée par un moteur de 0,9 ch : l'automobile était née. La même année, à Bad Cannstatt, près de Stuttgart, Gottlieb Daimler achevait la construction d'une calèche à moteur de sa propre conception. Ces deux hommes qui, indépendamment l'un de l'autre, posèrent les bases de la motorisation, avaient toutefois un point commun : un esprit de pionnier allié à une ténacité hors du commun. Leurs idées et leur philosophie ont marqué jusqu'à nos jours l'évolution de la marque Mercedes-Benz. L'histoire de notre entreprise est en effet pavée de nombreuses inventions dans tous les domaines

*La 180 Mercedes-Benz
version ambulance.*





Il y a plus de 100 ans, Carl Benz inventait l'automobile.

touchant à l'automobile. Malgré un enthousiasme inconditionnel à faire évoluer la technique automobile, nos ingénieurs n'ont jamais oublié leur sens des responsabilités. Responsabilité vis-à-vis de l'automobile, mais plus encore vis-à-vis de nos clients et de leur sécurité. Ainsi, Béla Barényi, qui a consacré la majeure partie de sa carrière à la

sécurité chez Mercedes-Benz, est le père de nombreux brevets d'une importance capitale. C'est lui notamment qui a révolutionné l'automobile en créant les zones de déformation prédéfinie, lesquelles ont entre-temps permis de sauver des centaines de vies humaines. Le système antiblocage ABS est également né dans la tête de nos ingénieurs et ce, dès le début des années 70. Aujourd'hui, nous installons des ABS de la 4ème génération ! Nos recherches visent non seulement à servir le progrès technique, mais également à protéger notre environnement. Pour nous, l'écologie ne se borne pas



A cette époque, Gottlieb Daimler avait la même idée.

au catalyseur et à l'essence sans plomb. Chez Mercedes-Benz, elle commence dès la conception d'une nouvelle série, avec le choix des matériaux et des méthodes de production. Voilà pourquoi nos automobiles sont presque intégralement recyclables. Si Mercedes adopte une attitude aussi responsable vis-à-vis de l'automobile, ce n'est pas un hasard : après tout, ce sont Carl Benz et Gottlieb Daimler qui l'ont inventée !



L'automobile n'avait pas encore 10 ans lorsqu'eut

lieu, en juillet 1894, la première course.

Depuis lors, Mercedes-Benz n'a jamais

craint la confrontation directe sur les cir-

cuits. Ainsi, entre 1989 et 1991, Mercedes

a été sacré deux fois champion du monde des Sport-prototypes. De même, en

Championnat d'Allemagne des voitures de tourisme, Mercedes-Benz court depuis

des années dans le peloton de tête, une régularité couronnée en 1992 par les

trois titres du Championnat : écuries, pilotes et marques. Pour nous, la compé-

tition fait partie intégrante de nos activités de recherche. En effet, les courses

nous permettent de tester des matériaux ultra-résistants ainsi que des techno-

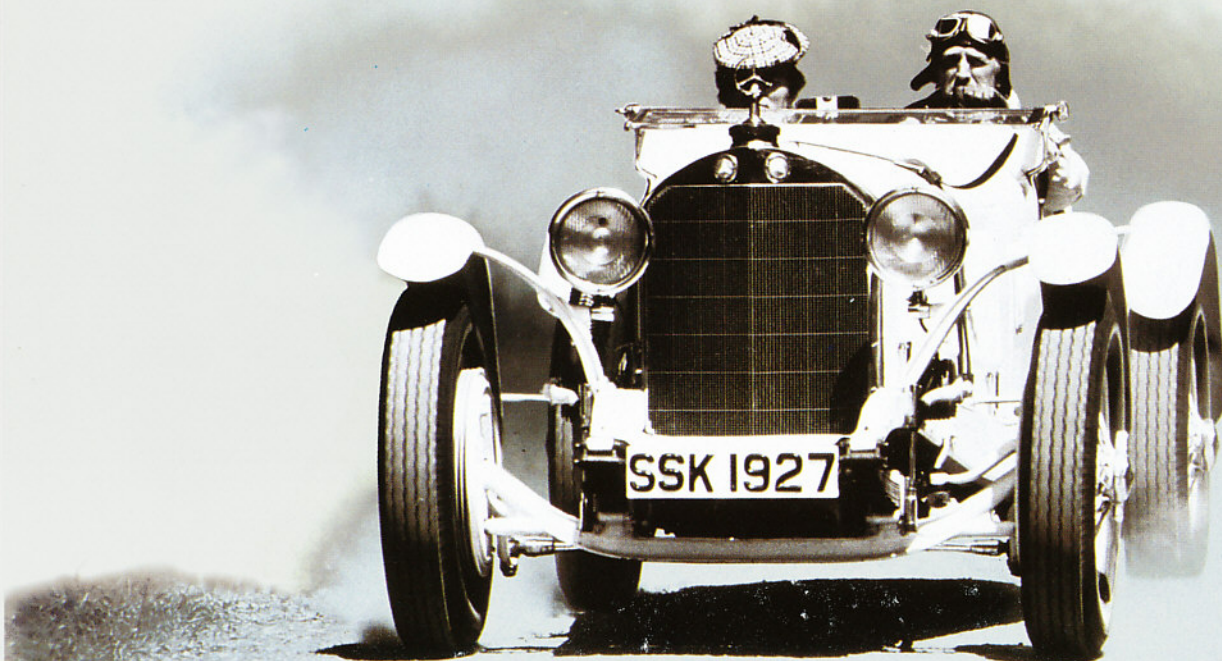
logies visant à accroître les performances de nos voitures tout en réduisant leur

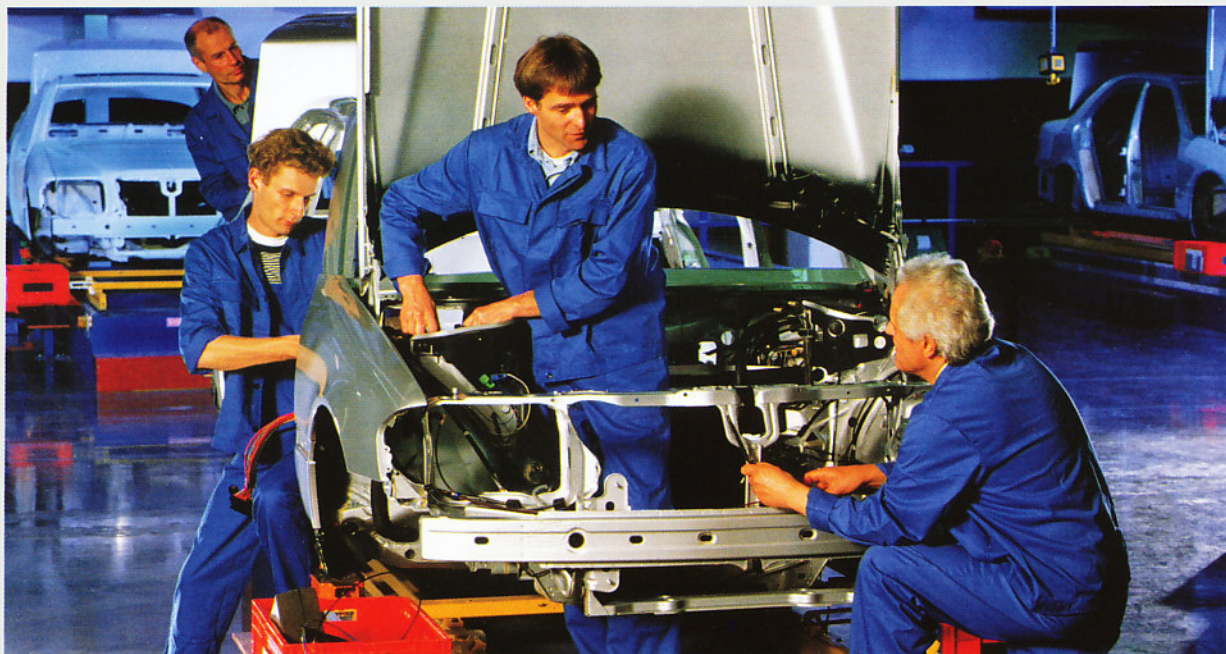
consommation et ce, dans les conditions les plus extrêmes. Des expériences qui

profiteront demain à nos véhicules de série...



En 1992, Mercedes-Benz a dominé le Championnat d'Allemagne des voitures de tourisme en remportant les trois titres (écuries, pilotes et marques).





Une chaîne de production flexible pour l'assemblage des carrosseries à Sindelfingen.

La qualité d'une voiture est déterminée dès le stade de la conception. C'est pourquoi nous préférons prendre notre

temps. Ainsi, toutes les pièces qui composent une Mercedes doivent passer avec succès de nombreux examens avant d'être fabriquées en série. Notre souci de la perfection est présent également au niveau de la production. Pour cela, visant le zéro défaut, nous n'hésitons pas à faire appel aux équipements techniques les plus modernes pour contrôler et gérer les processus de fabrication. Selon notre mentalité souabe, nous ne concevons pas nos véhicules dans le seul respect des dispositions légales, mais aussi de nos propres standards, souvent plus stricts. Certes, nous investissons beaucoup d'efforts dans nos voitures. Mais tant qu'il y aura des automobilistes capables d'apprécier notre travail, aucun effort ne sera superflu.



Aujourd'hui encore, nous préférons effectuer certaines finitions à la main. Qualité oblige !

L'époque où l'on évaluait la qualité d'une voiture uniquement selon des critères de performances et de confort est définitivement révolue. Aujourd'hui, une voiture doit tenir compte non seulement de son conducteur, mais aussi et surtout de l'environnement. Chez Mercedes, l'écologie intervient dès la planification des installations de production. Ainsi, nous avons fait de notre usine de Rastatt le centre de production certainement le plus écologique au monde en exploitant les technologies les plus évoluées actuellement disponibles. Bien entendu, nous nous efforçons également de trouver des solutions permettant de mieux recycler nos véhicules arrivés en fin de carrière. D'ores et déjà, les habillages, les tapis et bien d'autres composants encore sont fabriqués à partir de matières recyclées. Certes, ces mesures sont onéreuses et exigent d'importants efforts de recherche, mais elles sont vitales pour l'environnement. Elles témoignent de notre sens aigu des responsabilités non seulement vis-à-vis de l'étoile qui est notre emblème depuis 1909, mais aussi vis-à-vis de la planète sur laquelle nous vivons.



Avant même de démarrer, une Mercedes procure une sensation de détente qui n'est pas sans rapport avec sa fiabilité légendaire. De fait, elle devance sou-



Vous conduisez votre Mercedes, nous nous chargeons du reste.

vent ses concurrentes dans les statistiques de panne. Néanmoins, si votre voiture devait un jour tomber en panne, vous seriez couvert par une garantie unique, qui vous fait profiter pendant

quatre ans d'une assistance immédiate dans toute l'Europe, sans limitation de kilométrage. Ainsi, en cas d'immobilisation, nous prenons en charge les frais de taxi ou de voiture de location. En outre, Mercedes-Benz propose un service d'assistance-dépannage 24 heures sur 24, sept jours sur sept, car les pannes ne surviennent pas toujours entre 9h00 et 18h00. Où que vous soyez immo-

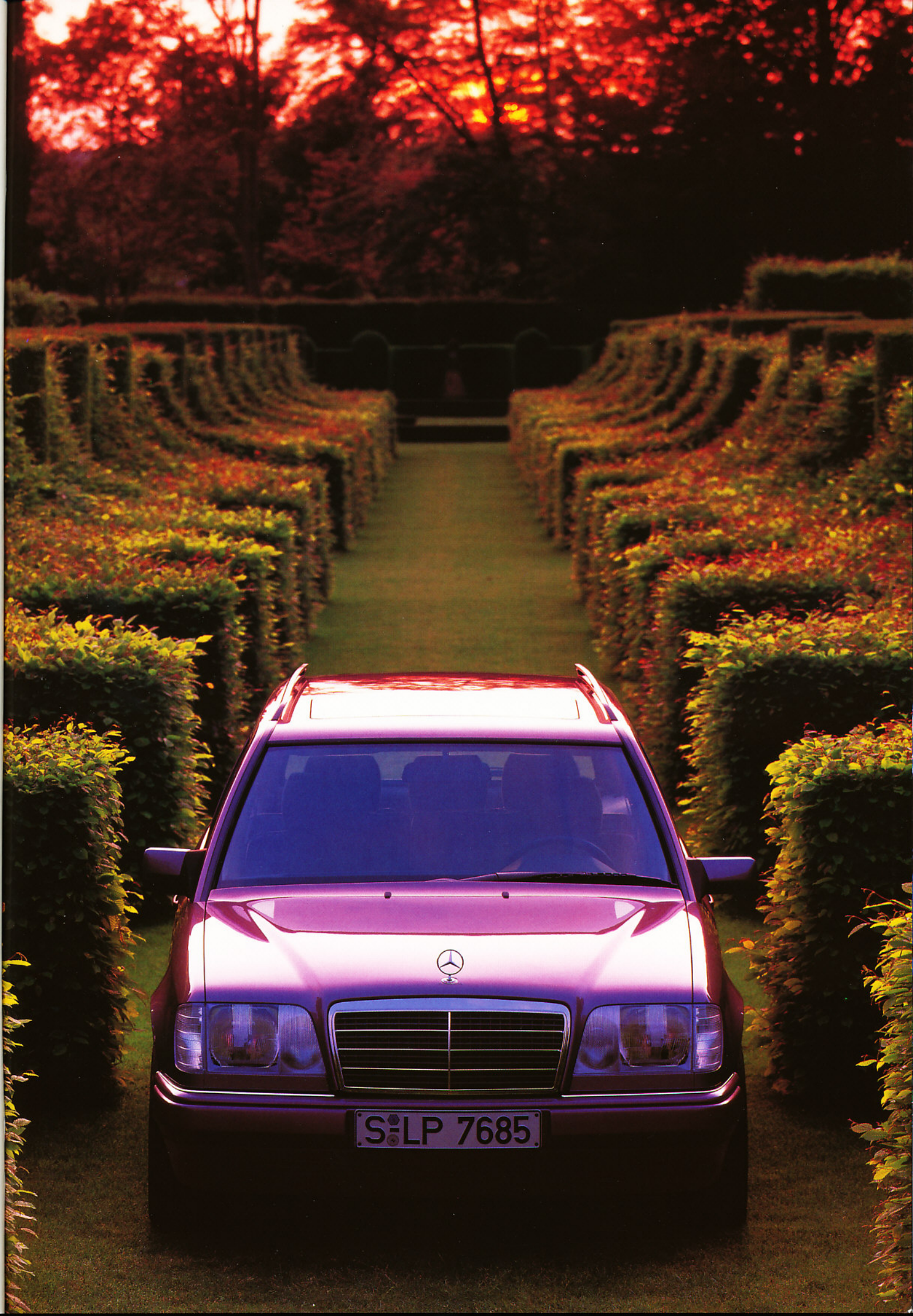


bilisé, nos véhicules d'intervention « volent » à votre secours sur simple appel téléphonique. Et si vous désirez éviter les nombreuses démarches qui accompagnent l'achat d'une voiture, Mercedes-Benz Financement se chargera pour vous des formalités de leasing et de financement.

Les breaks de la Classe E.

Si votre voiture doit allier le côté pratique – entendez l'espace – du break au confort et à la maniabilité de la berline, alors vous devriez opter pour un break Mercedes-Benz. Grâce à son espace modulable, celui-ci permet en effet de transporter sans problème même des objets très volumineux. La banquette arrière fractionnable aux deux tiers permet d'agrandir la surface de chargement, de même que le dossier du siège passager avant qui peut être rabattu en position horizontale. Les rampes de toit livrées de série offrent une possibilité de chargement supplémentaire. Et si toute la famille est de sortie, vous pouvez installer une deuxième banquette arrière dans l'espace de chargement. Celle-ci est disponible en option départ usine. En plus, vous profitez naturellement de la longévité, de la sécurité, du confort et de la compatibilité avec l'environnement sans lesquels une Mercedes ne serait pas digne de porter l'étoile.

Sachant que l'immobilisme est généralement synonyme de régression, une maxime qui vaut tout particulièrement en construction automobile, nous avons de nouveau actualisé nos breaks afin de les rendre encore plus attrayants. Outre une nouvelle motorisation, nous avons redessiné la calandre et les blocs optiques, mais aussi remanié le programme de peintures et de tissus. Quant à l'équipement intérieur, celui-ci saura satisfaire même les conducteurs les plus exigeants.





*Avec les breaks, vous pouvez
aussi bien vous consacrer à votre
famille qu'à vos loisirs.*



Qu'il soit doté d'un moteur essence ou diesel, votre break est à la pointe de la technique.





Votre break prend en charge tous ceux et tout ce que vous voulez. Son atout majeur : l'espace.







*Les instruments et commandes
de la Classe E : clairs, fonctionnels
et ergonomiques.*



Afin que vos passagers puissent également goûter au confort, le break offre un espace généreux.



*Sa taille est son atout essentiel,
ce qui ne l'empêche pas de rester
agile comme une berline.*





Côté pratique, le break offre un intérieur très vaste.



Côté confort, le break n'a rien à envier à une berline Mercedes.

Les richesses intérieures des breaks.

Les breaks sont proposés en huit motorisations : trois diesels à 5 et 6 cylindres, cinq moteurs essence à 4 et 6 cylindres, tous d'une architecture en ligne. A l'exception des versions TURBODIESEL et 4MATIC, tous les moteurs de cette gamme de véhicules bénéficient de la technique à quatre soupapes par cylindre la plus évoluée, une nouveauté mondiale sur les modèles E 250 DIESEL et E 300 DIESEL. Les avantages sont multiples : un couple plus élevé sur toute la plage de régimes, une consommation réduite ainsi qu'une augmentation de puissance alliée à une diminution des émissions de particules pouvant atteindre 30 %. Ces organes mécaniques sont solides, faciles d'entretien et, grâce à l'encapsulage intégral du groupe motopropulseur, tellement silencieux qu'on les distingue à peine des moteurs à essence.

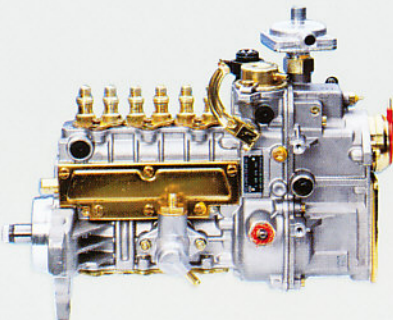
Les modèles E 300 et E 300 TURBODIESEL peuvent être équipés de la 4MATIC, une transmission intégrale qui intervient automatiquement si nécessaire. L'équipement de série des breaks est à la hauteur du programme de motorisations. Il comprend par exemple le verrouillage central, l'assistance électromécanique pour la fermeture du hayon, l'air-bag Mercedes conducteur, l'ABS, les rétracteurs de ceintures à l'avant, le système de fixation du chargement et le correcteur d'assiette. Bien entendu, vous pouvez encore élargir l'équipement de votre break afin que nous puissions le construire exactement sur mesure.



Lorsque, il y a plus d'un siècle, Carl Benz construisit son premier moteur automobile, celui-ci affichait fièrement 0,9 ch pour une cylindrée de 984 cm³. En 1911, la « Blitzen-Benz » atteignait 228 km/h, un record du monde de vitesse qu'elle allait détenir pendant longtemps. En 1993, Mercedes continue d'innover avec les premiers moteurs diesel de voitures particulières à quatre soupapes par cylindre.

Moteurs diesel multisoupapes

Nos moteurs multisoupapes possèdent deux soupapes d'admission et deux soupapes d'échappement. Cette technologie est certes plus complexe que la technique classique à deux soupapes par cylindre, mais elle améliore la combustion grâce à un remplissage optimal des cylindres et au positionnement central de la préchambre. Outre une augmentation de puissance, cette technique contribue à réduire la consommation et les rejets de polluants. Véritable première mondiale, les nouveaux moteurs diesels



La pompe dose la quantité de carburant à envoyer aux injecteurs.

à 4 soupapes par cylindre sont montés de série sur les E 250 DIESEL et E 300 DIESEL. Une fois de plus, Mercedes-Benz fait progresser l'automobile avec une innovation aussi pratique qu'intelligente. Nos moteurs diesel sont résistants, faciles d'entretien et, grâce à l'encapsulation intégral du groupe motopropulseur, si silencieux qu'on les dis-

Les nouveaux diesels multisoupapes : le cinq cylindres de la E 250 DIESEL et le six cylindres de la E 300 DIESEL.

tingue à peine d'un moteur essence. Tous les diesels Mercedes-Benz sont en outre équipés d'une régulation électronique du régime de ralenti. D'autre part, le système de recyclage des gaz d'échappement et le catalyseur d'oxydation garantissent une dépollution optimale.

Collecteur d'admission à commande par résonance

Le nouveau 6 cylindres de la E 300 DIESEL est équipé de série d'un collecteur d'admission à résonance par registre. Celui-ci contribue à augmenter le couple dans les régimes inférieurs et intermédiaires, la technique multisoupapes garantissant déjà à elle seule d'excellentes reprises, une consommation très faible et des émissions polluantes minimales.

Turbodiesels

Sur le plan des performances et de la souplesse, les modèles six cylindres E 300 TURBODIESEL et E 300 TURBODIESEL 4MATIC n'ont rien à envier à un moteur essence. En effet, ils délivrent un couple maxi de 273 Nm disponible dès 2400 tr/mn. Grâce à une soupape

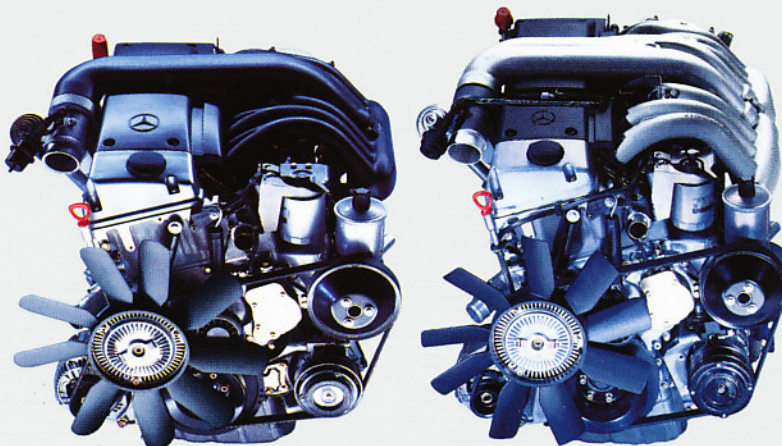


Sur les modèles 6 cylindres essence, le collecteur d'admission à résonance améliore le remplissage des cylindres.

intégrée, leur turbocompresseur garantit une pression de suralimentation constante à partir d'un régime de 2000 tr/mn. Ces deux véhicules sont équipés de série d'une boîte de vitesses automatique à 4 rapports.

Compensation hydraulique du jeu des soupapes

Rempli d'huile moteur, un système de correction hydraulique intégré dans les poussoirs à coupelle module automatiquement et en continu le jeu des soupapes de manière à réduire le niveau sonore et l'usure du moteur. Autre avantage de ce système : le jeu des soupapes est toujours parfaitement réglé quelles que soient les conditions de service.



Moteurs essence 4 cylindres

Les 4 cylindres des Mercedes E 200 et E 220 sont des moteurs en ligne multisoupapes dotés d'un système d'allumage et d'injection tout électronique intégré dans un module. Ils possèdent une culasse à flux transversal et deux arbres à cames en tête, l'arbre à cames d'admission du modèle E 220 étant à calage automatique variable, ce qui permet notamment d'obtenir un couple élevé dès les bas régimes. Le par-



Le débitmètre d'air à film chaud optimise le mélange air-carburant.

fait équilibrage des masses garantit une excellente régularité de fonctionnement.

Moteurs essence 6 cylindres

Les 6 cylindres des E 280 et E 320 sont des moteurs en ligne multisoupapes dotés de 2 arbres à cames dont un arbre à cames d'admission à calage automatique variable, d'une gestion tout électronique et d'un collecteur d'admission à résonance. L'épuration des gaz d'échappement est optimisée grâce au sys-

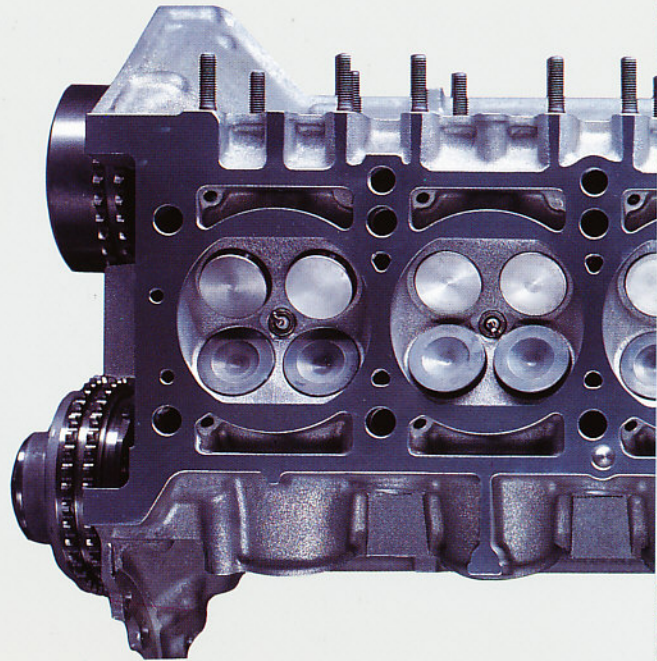
tème d'insufflation d'air secondaire. Ces moteurs 6 cylindres se distinguent par un couple élevé même dans les bas régimes, une grande régularité de marche et une puissance exceptionnelle, malgré une consommation étonnamment faible. Cet excellent rapport puissance/consommation est le résultat de la coordination parfaite entre les systèmes d'allumage géré par microprocesseur, de régulation du régime de ralenti et d'injection. Le programme de modèles essence 6 cylindres est complété par la 300 E 4MATIC à transmission intégrale.

Boîte mécanique 5 vitesses

Les breaks sont équipés de série d'une boîte mécanique 5 vitesses qui se caractérise par un passage aisé et rapide de tous les rapports grâce à sa grille serrée.

Boîtes automatiques

Toutes les breaks de la Classe E sont livrables sur demande avec une boîte automatique 4 rapports à convertisseur de couple (série sur E 300 TURBODIESEL et 4MATIC). Sur les modèles à essence, cette boîte automatique permet de choisir vous-même votre programme de conduite : S comme Standard, E comme Economique. En position S, la boîte passe les vitesses tout à fait normalement, tandis qu'en mode E,



La culasse multisoupapes d'un moteur essence.

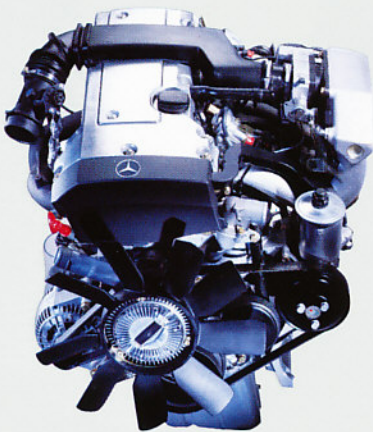
la montée des rapports s'effectue à des régimes plus bas, ce qui réduit la consommation et permet d'adop-



La boîte 5 vitesses : des rapports qui passent tout en douceur.

ter une conduite encore plus axée sur le confort et la détente. Sur les modèles six cylindres essence multisoupapes, il est également possible d'opter pour une boîte automatique 5 rapports.

Les moteurs essence multisoupapes : le quatre cylindres de la E 220 et le six cylindres de la E 320.



Il y a déjà plus de 50 ans, les ingénieurs Mercedes réalisaient les premiers tests afin d'optimiser la sécurité des occupants. Non seulement ils ont intégré les essais de choc dès le stade de développement des véhicules, mais ils ont aussi inventé des concepts aussi avancés que les zones de déformation prédéfinie ou la cellule de sécurité. Les breaks de la Classe E sont le fruit de cette longue expérience.

Habitacle de sécurité

La cellule de sécurité est l'espace de survie des occupants en cas d'accident. C'est pourquoi nous lui avons accordé une attention toute particulière lors du développement des breaks de la Classe E. Afin de la rendre indéformable, nous avons mis au point un système complexe de renforts et de liaisons capable de supporter les contraintes les plus extrêmes. L'habitacle de sécurité est efficace quel que soit le type d'accident.

Zones de déformation prédéfinie

Les parties avant et arrière sont conçues de manière à ce que, en cas de collision, l'énergie cinétique du véhicule en marche soit convertie en énergie de déformation. Les contraintes supportées par les occupants sont ainsi réduites à un minimum.

Air-bag Mercedes

Mercedes propose un système de coussin gonflable depuis déjà plus de dix ans. Proposé à l'origine en option sur quelques modèles, ce dispositif a entre-temps été monté à plus d'un million d'exemplaires. Il compte aujourd'hui parmi les systèmes de sécurité qui se sont im-

A partir d'une certaine intensité de choc, l'air-bag Mercedes se gonfle en 0,03 s.

posés à grande échelle. Le coussin gonflable est un complément efficace des ceintures de sécurité en cas de collision frontale grave. L'air-bag Mercedes grand volume monté de série côté conducteur se déploie en quelques fractions de seconde, empêchant la tête et le thorax de venir percuter le volant ou le tableau de bord. Un coussin gonflable pour le passager avant est également proposé en option.

Système de freinage

Le freinage est assuré par un système hydraulique à double circuit relié à quatre freins à disque de grande dimension. La ventilation optimale des disques de freins leur confère une grande résistance aux contraintes thermiques. Cela supprime le risque de voir diminuer la puissance de freinage par surchauffe lors de longs trajets en montagne, par exemple. L'indicateur d'usure des garnitures de freins avant est un facteur de sécurité supplémentaire. Lorsque leur épaisseur est inférieure à une certaine valeur ou que le niveau de liquide de freins est insuffisant, un témoin s'allume immédiatement sur le tableau de bord.



Depuis plus de 40 ans, Mercedes réalise des essais de chocs.

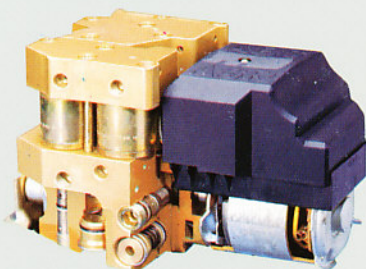




Cette sympathique famille sert de cobayes pour nos essais de chocs.

Système antiblocage (ABS)

Avec le système antiblocage de roues ABS (de série), l'électronique vous vient en aide. Des capteurs situés sur les roues avant et l'essieu arrière communiquent en permanence la vitesse de rotation des roues à une unité centrale. Lorsque le seuil critique est atteint et qu'elles menacent de bloquer, les freins sont desserrés par à-coups pendant quelques fractions de se-



Même lors d'un freinage à fond, le conducteur reste maître de son véhicule grâce à l'ABS.

conde. Vous restez ainsi maître de votre véhicule même en cas de freinage à fond.

ASD

Le différentiel à blocage automatique (ASD), disponible en option, facilite le démarrage sur chaussée unilatéralement glissante. Le blocage étant désactivé en cas de freinage, l'ABS conserve toute son efficacité. Un des avantages primordiaux du système ASD : il assiste le conducteur en étant activé et désactivé automatiquement. Au moment où le système intervient, un témoin s'allume sur le tableau de bord.

Pare-chocs autorégénérants

Afin que les chocs de faible intensité ne se traduisent pas immédiatement par des réparations coûteuses, les parties avant et arrière sont protégées par des pare-chocs dotés d'éléments antichocs en polypropylène autorégénérant. Ils protègent la carrosserie à des vitesses d'impact contre barrière fixe allant jusqu'à 3,5 km/h.

Rétracteurs de ceintures automatiques

Livrés de série sur les breaks de la Classe E Mercedes-Benz, les rétracteurs tendent automatiquement les ceintures de sécurité avant lors d'une collision frontale de forte



Le rétracteur de ceinture : plus de sécurité en cas d'accident.

intensité, supprimant ainsi le mou de la ceinture. Ce système optimise l'effet protecteur des ceintures à enrouleur en augmentant la résistance opposée au mouvement du torse vers l'avant.

La protection de la planète sur laquelle nous vivons est l'un des fondements essentiels de la philosophie Mercedes-Benz. Voilà pourquoi, à côté des impératifs économiques, nos ingénieurs développent et perfectionnent systématiquement nos véhicules selon des critères écologiques. Et ceci non seulement au stade de la conception et de l'équipement des voitures, mais aussi au niveau de la production.

Catalyseur

En 1986, Mercedes-Benz a été le premier constructeur en Allemagne à monter de série un catalyseur réglé triple effet sur tous ses modèles essence. Celui-ci réduit



Le catalyseur triple effet des modèles essence.

d'environ 90% les émissions nocives de l'échappement par rapport à un véhicule sans catalyseur. Même nos voitures de compétition ne sauraient aujourd'hui s'élancer sur les circuits sans catalyseur. Il va de soi qu'un composant aussi bé-



Le catalyseur d'oxydation des modèles diesel.

néfique à l'environnement ne doit pas lui nuire lorsqu'il arrive en fin de carrière. C'est pourquoi nous re-

prenons les catalyseurs usagés à leur valeur résiduelle, contribuant ainsi à la préservation des ressources naturelles et à la diminution des déchets.

Système d'échappement

Entre le moteur et le catalyseur, le système d'échappement est pourvu d'une isolation thermique. Ceci permet de raccourcir la phase de mise en température du catalyseur, synonyme d'émissions accrues. La chaleur des gaz est mieux dirigée vers le catalyseur, lequel atteint beaucoup plus rapidement sa température de service.

Catalyseur d'oxydation et recyclage des gaz d'échappement

Le catalyseur d'oxydation diminue la teneur en monoxyde de carbone et en hydrocarbures imbrûlés des émissions des voitures à moteur diesel. Il contribue par ailleurs à réduire les rejets de particules. Il est combiné à un système de recyclage des gaz d'échappement selon lequel une partie des gaz est déviée et ramenée au moteur par l'intermédiaire du collecteur d'admission. La teneur en oxygène étant plus faible, les pointes de température à la combustion sont moins éle-

vées, ce qui se répercute positivement sur les émissions de NO_x .

Matériaux recyclés

Mercedes investit des sommes importantes dans l'étude de nouvelles méthodes de recyclage visant à éviter les déchets et préserver les ressources naturelles. En effet, nous ne pouvons plus nous permettre de jeter ce qui peut être récupéré.



Ce que vous voyez ici deviendra peut-être la boîte à gants d'une Classe E Mercedes.

Ainsi, depuis longtemps, les déchets de production revalorisables ne sont plus mis à la décharge. Ils sont triés de manière sélective afin de garantir une pureté maximale des matériaux issus du recyclage, puis réintroduits systématiquement dans le circuit de fabrication. Chaque fois que possible, nous fabriquons nos pièces à partir de matériaux recyclés. C'est notamment le cas des boîtes à gants de certains modèles Classe E Mercedes, qui



sont en papier recyclé, ou des tatonnettes en PVC régénéré. Mais l'écologie est aussi synonyme d'économies, comme le montre le recyclage du catalyseur, où des matériaux aussi précieux que le platine et le rhodium sont récupérés.

Frigorigène

Afin de contribuer à lutter contre la destruction de la couche d'ozone, nous n'utilisons plus que le frigorigène « neutre » R 134 a dans nos systèmes de climatisation (option).

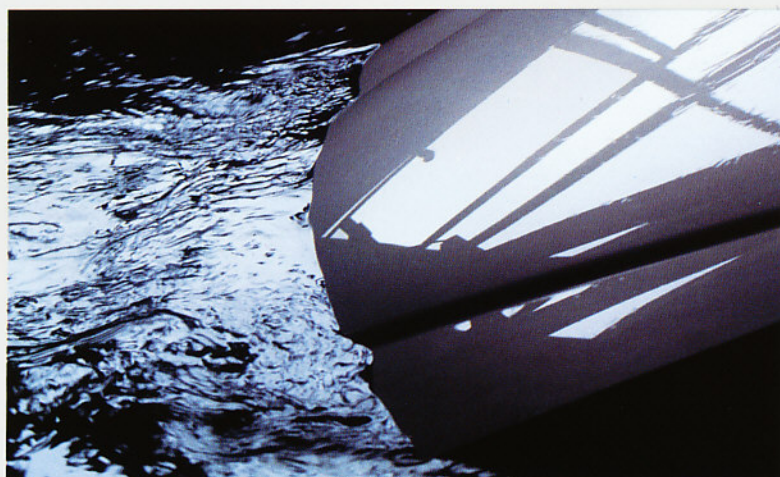
Intervalles de maintenance

Désormais, vous pouvez effectuer 5000 km de plus avec votre Classe E avant de passer au garage pour les opérations standard que sont la vidange, le remplacement des filtres et le contrôle des garnitures de freins. En effet, sur la Classe E, les intervalles de maintenance ont été portés de 10 000 à 15 000 km. Résultat : une baisse de 40 % pour les frais de maintenance et une fréquence de passage à l'atelier réduite de 30 %. Quant au volume de déchets (huile et lubrifiants usagés, filtres à huile, pièces d'usure), celui-ci diminue de 30 % en moyenne. Outre des économies de temps et d'argent, le nouveau système de maintenance contribue activement à la protection de l'environnement.

Boiseries

A l'heure actuelle, aucune matière synthétique n'est capable de reproduire de façon satisfaisante le caractère unique des essences qui or-

nent l'habitacle des breaks de la Classe E. Néanmoins, afin de préserver les ressources naturelles, nous n'utilisons pour les boiseries que des essences produites en plan-



tations. Une façon judicieuse d'associer l'utile à l'agréable.

Protection anti-corrosion

La durée de vie d'une voiture dépend essentiellement de la qualité des matériaux qui la composent. C'est pourquoi la protection anti-corrosion est l'une de nos priorités. Ainsi, toutes les zones vulnérables



La ventilation optimale des freins accroît leur résistance.

de la carrosserie sont en tôle zinguée. Par ailleurs, afin que la rouille n'attaque pas de l'intérieur

de votre berline, les cavités sont protégées à la cire. Les passages de roues sont revêtus d'une doublure synthétique contre les projections de gravillons. Enfin, la peinture mul-

Les laques aqualites sont respectueuses de l'environnement.

ticouches garantit une excellente qualité de surface allée à une protection longue durée très efficace.

Peinture

Pour peindre nos véhicules, nous faisons de plus en plus appel à des laques aqualites non polluantes. Dans ces peintures, la proportion de solvants organiques traditionnels est réduite à un minimum, ceux-ci étant remplacés par de l'eau autant que possible. Les particules de peinture et de solvants en suspension dans l'air sont filtrées à la sortie des cabines. La chaleur diffusée lors de la combustion des résidus est ensuite amenée à un échangeur thermique utilisé pour chauffer les ateliers. D'ici quelques années, nous n'utiliserons plus que des laques aquadiluables.

Lors du développement des breaks, nous avons accordé une attention particulière à la fonctionnalité, mais aussi et surtout au confort. Il suffit d'ouvrir le hayon pour découvrir leur côté utilitaire, puisqu'ils conviennent tout autant au transport d'une famille nombreuse que d'objets longs et encombrants. Une fois assis, c'est le côté confort qui prime, comme dans une berline.

Autoradio

Mercedes propose un nouveau programme d'autoradios pour la Classe E. Baptisés Classic, Special et Exquisit, ces appareils livrables sur demande offrent, outre la radio, un décodeur de messages routiers, un lecteur de cassettes et une protection antivol électronique. Bien entendu, ils présentent tous une qualité de réception et de reproduction sonore exceptionnelle. A noter que les modèles Special et



Le nouveau programme d'autoradios Mercedes-Benz.

Exquisit ont été conçus de manière à pouvoir brancher un chargeur de CD (option).

Tempomat

Cet équipement optionnel, livrable en combinaison avec une boîte automatique, permet de reposer le pied droit. Le Tempomat le remplace en effet sur les grands trajets ef-

fectués à vitesse constante. Il vous suffit de choisir une vitesse de croisière supérieure à 40 km/h et d'actionner un levier derrière le volant; le Tempomat maintient l'allure jusqu'au prochain freinage, accélération ou mise hors circuit.

Eclairage intérieur

Afin qu'en montant dans votre voiture, vous ne tâtonniez pas à la recherche de la serrure de contact, nous avons prévu un relais temporisateur pour l'éclairage de l'habitacle. Le plafonnier avant reste ainsi allumé encore quelques secondes après la fermeture des portières. A l'arrière, les breaks disposent d'éclairages au niveau de la banquette arrière et du compartiment de chargement.

Rétroviseurs extérieurs

Les deux rétroviseurs extérieurs peuvent être réglés électriquement depuis le poste de conduite. Un détail utile: ils sont automatiquement chauffés par températures basses. La visibilité vers l'arrière est donc toujours optimale.

Filtre anti-poussière

Disponible en option, ce filtre à électrets en non-tissé de grandes dimensions est idéal pour les personnes souffrant d'allergie. Il retient en effet de manière efficace les poussières et les grains de pollen les plus minuscules.

Chauffage et aération

Le système de chauffage et d'aération à régulation électronique module en continu la température de l'habitacle. Une soufflerie à 4 vitesses dirige l'air vers les planchers avant et arrière, le pare-brise et les vitres latérales. Les deux buses d'arrivée d'air frais placées au centre de la planche de bord sont orientables dans toutes les directions et réglables en continu. En outre, la température peut être sélectionnée séparément à droite et à gauche, pour que chaque passager voyage dans un microclimat.



Le conducteur et le passager avant peuvent choisir séparément la température idéale.

Verrouillage central

Toutes les serrures extérieures, y compris la trappe du réservoir de carburant, peuvent être verrouillées rapidement et efficacement à l'aide du verrouillage central livré de série. Grâce à une commande multipoints, celui-ci fonctionne aussi bien depuis la portière du conducteur ou du passager avant que du hayon. Il vous suffit de tourner la clé dans l'une des serrures pour que toutes les autres se ferment simultanément.

Télécommande à infrarouge

La télécommande à infrarouge permet d'ouvrir et de verrouiller votre véhicule jusqu'à une distance de



La télécommande à infrarouge (option) ouvre et ferme votre Mercedes à la vitesse de la lumière.

6 m. La clé comporte deux voyants lumineux : un rouge pour la fermeture et un vert pour l'ouverture.

Verrouillage confort

Le toit ouvrant et les lève-glace électriques sont très pratiques. Ils le sont plus encore lorsqu'ils sont complétés par le verrouillage confort qui vous évite de fermer le toit et de faire le tour des portières pour remonter chacune des vitres. En effet, vous n'avez plus qu'à descendre de voiture, tourner la clé dans la serrure et maintenir cette dernière en position « fermeture »

pour que toutes les glaces restées ouvertes se relèvent automatiquement et que le toit se referme.

Réglage électrique des sièges avant

Grâce aux touches symboles intégrées aux garnitures de portes, vous pouvez modifier sans effort la hauteur des sièges avant, leur réglage en approche, l'inclinaison de l'assise et du dossier, ainsi que le positionnement des appuie-tête (équipement optionnel).

Réglage à mémoire

Pour optimiser encore le réglage électrique des deux sièges avant, vous pouvez opter pour une commande à mémoire disponible en option. Celle-ci permet à deux personnes de programmer individuellement la position de siège idéale.

Direction assistée

La direction assistée de série intervient dès que le moteur tourne. Lors des manœuvres de stationnement, par exemple, elle vous facilite considérablement le travail. D'autre

part, pour éviter que les chocs ou vibrations ne soient transmis au volant, elle est dotée d'un amortisseur hydraulique.

Chauffage autonome

Le chauffage autonome disponible en option est programmable. Une horloge permet de choisir deux horaires de déclenchement. Ainsi, même en hiver, l'habitacle est agréablement chauffé, les vitres sont nettes et le liquide de refroidissement est préchauffé. Résultat :



Avec le chauffage autonome, disponible en option, il fait déjà bon avant même de démarrer.

le moteur démarre au quart de tour, d'où une réduction de l'usure des pièces mécaniques et de la consommation.

A l'aide de ce petit siège, vous pouvez régler le grand (équipement optionnel).



**Colonne de direction
à réglage électrique**

Les breaks de la Classe E peuvent être livrés sur demande avec une colonne de direction à réglage électrique en approche. Ajustable en continu, elle permet à tous les conducteurs, grands et petits, de trouver la position idéale du volant pour une conduite détendue.

Correcteur d'assiette

Pour maintenir l'arrière du véhicule, même chargé ou avec une remorque, à un niveau constant, un capteur électronique enregistre la charge momentanée sur l'essieu arrière. Un système hydraulique effectue automatiquement les corrections nécessaires, sans modifier le confort de suspension ni la tenue de route. Le correcteur d'assiette est livré de série sur les breaks Mercedes.

Sièges

Le siège du conducteur et son appuie-tête sont réglables en hauteur, l'assise étant de plus ajustable en inclinaison. Les sièges de conception ergonomique offrent un excellent maintien latéral, à l'avant comme à l'arrière. La ferme-

Consultez la nouvelle brochure « Peintures et garnitures » pour avoir toutes les couleurs de la Classe E.



té des capitonnages de surface permet au conducteur et aux passagers de voyager dans le plus grand confort. Les breaks sont équipés de série d'appuie-tête et de ceintures de sécurité aux cinq places.

**Banquette supplémentaire
rabattable**

Logée dans le compartiment arrière, une seconde banquette est livrable en option pour transporter deux enfants d'une taille maximum de 1,40 m. Celle-ci est disposée dans le sens inverse de la marche, les appuie-tête de la première banquette servant également à protéger les passagers installés sur la seconde. Cette sécurité est encore accrue grâce aux deux ceintures à enrouleur. La seconde banquette peut être rabattue, dégageant une surface de chargement parfaitement plane.

Volant cuir

Les breaks peuvent recevoir sur demande un volant d'un diamètre inférieur d'environ 10 mm à celui monté habituellement sur les Mercedes. Bien entendu, ce volant offre suffisamment de place pour loger l'air-bag grand volume Mercedes proposé de série. Et pour que vous ayez la situation parfaitement en main, le volant et le pommeau du levier de vitesses sont gainés de cuir noir cousu main.

Sièges sport

Qui dit conduite sportive dit sièges sport. Disponibles en option, ceux-ci ont été conçus pour que les occupants puissent savourer dans le confort toutes les joies d'une con-

duite dynamique. Leur incurvation prononcée garantit un excellent maintien latéral, tout en laissant une liberté de mouvement suffisante. Les sièges sont revêtus d'un tissu de grande qualité avec un motif sport à carreaux. Et si pour



Le break offre une capacité de chargement de 650 kg.

vous la sportivité va de pair avec l'élégance, vous pouvez également opter pour une sellerie cuir.

Train de roulement sport

Pour conférer un caractère sportif à un véhicule, il ne suffit pas d'en abaisser le châssis. Cela entraîne souvent des modifications du comportement routier plus désagréables que sportives. Si vous commandez une Mercedes avec train de roulement sport, nous ne nous contentons pas d'abaisser le châssis d'environ 20 mm, mais nous réglons entièrement le train de roulement : le centre de gravité plus bas améliore la tenue de route, notamment dans les situations critiques.

Jantes

Les breaks avec train de roulement sport (option) sont dotés de roues en acier ou de jantes alliage à huit trous chaussées de pneus larges de dimension 205/60 R 15. Ces pneus garantissent une adhérence optimale, une excellente stabilité en virage et une très bonne tenue de cap, qualités essentielles lorsque l'on adopte un style de conduite sportif. Tous ces composants sont compris dans le pack Sportline proposé en option sur les breaks de la Classe E.



La fermeture du hayon devient un jeu d'enfant grâce à l'assistance électro-mécanique.

AMG

Depuis plus de vingt ans, AMG fait totalement confiance à Mercedes-Benz. Vous pouvez personnaliser d'emblée votre Mercedes chez AMG qui modifie les caractéristiques techniques de son moteur ainsi que son design. Vous pouvez exprimer votre désir d'individualité en faisant équiper votre break d'un moteur plus puissant et du châssis adéquat. Même si vous optez pour le kit carrosserie (bouclier avant,

moulures de bas de caisse et jupe arrière de la couleur du véhicule), votre AMG-Mercedes n'en reste pas moins une véritable Mercedes... avec toutes les garanties d'origine accordées par le constructeur. Renseignez-vous auprès de votre représentant pour connaître toutes les possibilités offertes départ usine.

Un petit échantillon de notre collection de jantes.



L'équipement de série des breaks.

Carrosserie

Carrosserie tout acier autoporteuse ; habitacle indéformable, résistant à la torsion (cellule de sécurité) ; quatre portes, un hayon avec deux amortisseurs pneumatiques intégrés au pavillon ; rampes de pavillon pour la fixation de porte-bagages ; bandeaux latéraux lisses et pare-chocs élastiques en matière synthétique à l'avant et à l'arrière protégeant contre les chocs mineurs ; parties AV et AR absorbant les chocs.

Trains AV-AR

Suspension AV à jambes amortissantes avec triangles obliques et géométrie antiplongée ; déport négatif ; suspension AR multibras avec cinq bras de guidage par roue ; géométrie antiplongée et anticabrage.

Suspension

Sur chaque train : deux ressorts hélicoïdaux, une barre stabilisatrice et deux amortisseurs oléopneumatiques ; correcteur d'assiette sur essieu arrière.

Freins

Système de freinage assisté à double circuit ; servofrein à dépression ; ABS ; disques à étrier flottant à l'avant (ventilés sur modèles essence à partir de la E 220) ; disques à étrier fixe à l'arrière ; frein de stationnement au pied agissant par voie mécanique sur l'essieu AR ; témoin de contrôle

du niveau de liquide de freins, de l'ABS et du frein de stationnement ; indicateur d'usure des garnitures de freins avant.

Direction/Air-bag Mercedes conducteur

Direction assistée Mercedes-Benz ; amortisseur de direction ; volant avec plaque rembourrée de grande dimension et air-bag Mercedes grand volume intégré ; pot antichoc déformable sous la plaque rembourrée ; colonne de direction déformable ; boîtier de direction placé loin derrière l'essieu AV.

Chauffage/aération

Admission continue d'air chaud ou frais ; régulation électronique de la température de l'habitacle qui maintient constante toute température de chauffage entre 16 et 32 °C ; distribution de l'air vers le pare-brise, les glaces latérales, le plancher avant et arrivée d'air séparée vers le plancher arrière ; chauffage séparé des côtés droit et gauche ; grande buse d'aération pour l'arrivée d'air frais au centre de la planche de bord, réglable en continu dans toutes les directions ; soufflerie radiale à 4 vitesses avec volet d'air principal.

Vitrage

Glaces latérales et lunette arrière en verre de sécurité monoglace ; pare-brise en verre de sécurité feuilleté ; lave-glace électrique à deux doubles buses chauffantes ;

essuie-lave-glace de lunette arrière commandé par contacteur sur la console centrale ; lunette arrière chauffante avec système de coupe automatique ; essuie-glace panoramique à commande télescopique à deux vitesses et balayage intermittent, actionné par commodo au volant.

Eclairage

Vibreux d'avertissement d'oubli des feux de position et de croisement ; correcteur pneumatique de portée des phares ; feux de stationnement ; feux arrière ; feux de stop ; phares de recul et feu de brouillard ; éclairage de la plaque d'immatriculation arrière ; éclairage en continu des instruments ; plafonnier à relais temporisé et lampe de lecture pour passager avant ; éclairage du compartiment arrière ; éclairage du cendrier avant, de la boîte à gants, des commandes de chauffage et d'aération, du sélecteur d'éclairage extérieur ; symbole clignotant « Attachez vos ceintures » ; projecteurs rectangulaires avec feux de position, feux de croisement asymétriques, feux de route, antibrouillards à halogène.

Instruments et témoins de contrôle

Manomètre d'huile ; compte-tours ; indicateur de vitesse ; totalisateur kilométrique ; compteur kilométrique journalier ; montre à quartz ; indicateur de niveau de carburant ; témoins de fonctionnement pour

l'ABS, les feux de route, le feu arrière de brouillard, les clignotants, le frein de stationnement, la charge de la batterie et la réserve de carburant ; témoin de contrôle du niveau d'huile moteur, du liquide de freins, du liquide de refroidissement et de l'eau du lave-glace ; indicateur d'usure des garnitures de freins ; témoin de défaillance des ampoules de l'éclairage extérieur ; indicateur de température de liquide de refroidissement. Sur les diesels : témoin de contrôle de préchauffage.

Equipement de signalisation

Clignotants à rappel automatique et contact à impulsion pour signaux de dépassement par commodo au volant ; avertisseur sonore deux tons ; appel de phares ; feux de détresse sur console centrale, facilement accessibles aux places avant.

Sièges

Sièges ergonomiques, avec incurvation latérale prononcée ; suspension des sièges adaptée à la suspension du véhicule ; sièges avant avec réglage en approche et dossier ajustable en inclinaison ; siège conducteur avec réglage en hauteur et en inclinaison de l'assise ; ancrage antichoc ; ceintures de sécurité trois points réglables en hauteur, à enrouleur et rétracteur ; deux ap-

puie-tête de sécurité réglables en hauteur à l'aide d'une molette à l'avant ; à l'arrière, trois appuie-tête, deux ceintures trois points à enrouleur, ceinture abdominale au centre ; banquette rabattable fractionnable (2/3 à gauche, 1/3 à droite) ; assises arrière facilement démontables grâce à un système de verrouillage rapide.

Serrures

Verrouillage central ; serrures à tenon conique à toutes les portes latérales ; sécurité enfants aux portes arrière ; serrure de hayon avec assistance électromécanique ; antivol de direction combiné au démarreur (au contacteur de préchauffage sur modèles diesel) et au verrou de répétition de démarrage ; clé principale à quatre gorges pour les portes, l'antivol de direction, la boîte à gants ; clé secondaire réservée aux portes et au démarreur.

Modèles 4MATIC

Transmission intégrale à commande électronique avec deux blocages de différentiel et système antiblocage ABS intégré. Fonctionnement automatique instantané, en fonction des conditions d'adhérence, sans intervention du conducteur :
1. Enclenchement de la traction avant avec répartition du couple de 35% à l'avant et 65% à l'arrière.

2. Enclenchement du blocage de différentiel inter-ponts. 3. Enclenchement du blocage de différentiel inter-roues du pont arrière. Témoin de contrôle sur le tableau de bord.

Divers

Air-bag Mercedes conducteur ; planche de bord rembourrée à déformation progressive ; console centrale, planche de bord et intérieurs de portes plaqués de bois précieux ; vide-poches entre les sièges AV ; vide-poches sur chaque porte et poches aumônières au dossier des sièges AV ; boîte à gants verrouillable avec amortisseur ; rétroviseur intérieur jour/nuit ; deux rétroviseurs extérieurs chauffants réglables électriquement de l'intérieur, verre anti-éblouissant ; trois poignées de maintien au cadre de pavillon ; patères aux poignées AR ; trois pare-soleil rembourrés, miroir de courtoisie en métal côté passager ; accoudoir rembourré avec poignée sur les portes ; cendrier avant avec allume-cigare ; cendriers rabattables à l'arrière ; moquette velours fin à l'avant et à l'arrière ; compartiment de rangement sous le plancher arrière ; anneaux de remorquage à l'avant et à l'arrière ; triangle de présignalisation ; nécessaire de premiers secours ; anneaux d'ancrage du chargement.

Caractéristiques techniques

E 250 DIESEL

Moteur 5 cylindres en ligne 20 soupapes à chambre de précombustion ; 2497 cm³ ; 83 kW (113 ch) à 5000 tr/mn ; pompe d'injection en ligne à 5 pistons ; régulateur mécanique centrifuge à coupure pneumatique ; élévation automatique du régime de ralenti ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

E 300 DIESEL

Moteur 6 cylindres en ligne 24 soupapes à chambre de précombustion ; 2996 cm³ ; 100 kW (136 ch) à 5000 tr/mn ; pompe d'injection en ligne à 6 pistons ; régulateur mécanique centrifuge à coupure pneumatique ; collecteur d'admission à résonan-

ce ; élévation automatique du régime de ralenti ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

E 300 TURBODIESEL

Moteur 6 cylindres en ligne à chambre de précombustion ; 2996 cm³ ; 108 kW (147 ch) à 4600 tr/mn ; pompe d'injection en ligne à 6 pistons ; régulateur mécanique centrifuge à coupure pneumatique ; élévation automatique du régime de ralenti ; turbocompresseur ; boîte automatique 4 rapports à convertisseur avec levier au plancher.

E 300 TURBODIESEL 4MATIC

Moteur 6 cylindres en ligne à chambre de précombustion ; 2996

cm³ ; 108 kW (147 ch) à 4600 tr/mn ; pompe d'injection en ligne à 6 pistons ; régulateur mécanique centrifuge à coupure pneumatique ; élévation automatique du régime de ralenti ; turbocompresseur ; transmission intégrale à enclenchement automatique ; boîte automatique 4 rapports à convertisseur.

E 200

Moteur 4 cylindres en ligne 16 soupapes ; 1998 cm³ ; 100 kW (136 ch) à 5500 tr/mn ; gestion moteur P avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; régulation de la pression du collecteur d'admission ; système d'allumage cartographique (bobine haute tension à double

	E 250 DIESEL	E 300 DIESEL	E 300 TURBODIESEL	E 300 TURBODIESEL 4MATIC
Nombre de cylindres	5	6	6	6
Alésage/course (mm)	87,0/84,0	87,0/84,0	87,0/84,0	87,0/84,0
Cylindrée totale (cm ³)	2497	2996	2996	2996
Puissance nominale en kW à tr/mn *	83/5000	100/5000	108/4600	108/4600
Couple nominal en Nm à tr/mn *	170/3200-4600	210/2200-4600	273/2400	273/2400
Compression	22,0	22,0	22,0	22,0
Remplissage d'huile dans bloc-cylindres, maxi/mini (l)	5,0/3,5	6,0/4,0	7,5/5,0	7,5/5,0
Capacité du système de chauffage et de refroidissement	9,0	9,0	10,0	10,0
Alternateur (V/A)	14/70	14/70	14/70	14/70
Batterie (V/Ah)	12/74	12/74	12/74	12/74
Vitesse maxi (km/h)	env. 180	env. 190	env. 195	env. 188
Pneumatiques	195/65 R 15 91 T	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H
Carburant	Gazole (DIN 51601)			
Consommation de carburant en l/100 km **				
en cycle urbain	9,5	9,9	9,4	10,2
à 90 km/h	5,8	5,9	6,9	7,5
à 120 km/h	7,6	7,7	8,9	9,7
Capacité du réservoir (l), dont réserve	env. 72 env. 9	env. 72 env. 9	env. 72 env. 9	env. 72 env. 9
Diamètre de braquage (m)	11,3	11,3	11,3	12,15
Poids à vide, en ordre de marche (kg) ***	1530	1580	1600	1710
Poids total autorisé (kg)	2180	2230	2235	2330

* Puissance selon directives CEE.

** Consommation selon directive CEE/80/1268.

étincelle) ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

E 220

Moteur 4 cylindres en ligne 16 soupapes ; 2199 cm³ ; 110 kW (150 ch) à 5500 tr/mn ; système d'injection tout électronique avec débitmètre d'air à film chaud (gestion moteur HFM) avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; régulation antidétonation ; allumage cartographique (bobine haute tension à double étincelle) ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

E 280

Moteur 6 cylindres en ligne 24 soupapes ; 2799 cm³ ; 142 kW (193 ch)

à 5500 tr/mn ; système d'injection tout électronique avec débitmètre d'air à film chaud (gestion moteur HFM) avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; collecteur d'admission à résonance ; régulation antidétonation ; système d'allumage cartographique (bobine haute tension à double étincelle) ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

E 300 4MATIC

Moteur 6 cylindres en ligne 12 soupapes ; 2960 cm³ ; 132 kW (180 ch) à 5700 tr/mn ; système d'injection mécanique électronique avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; système d'allumage car-

tographique électronique ; transmission intégrale à enclenchement automatique ; boîte automatique 4 rapports à convertisseur avec levier au plancher.

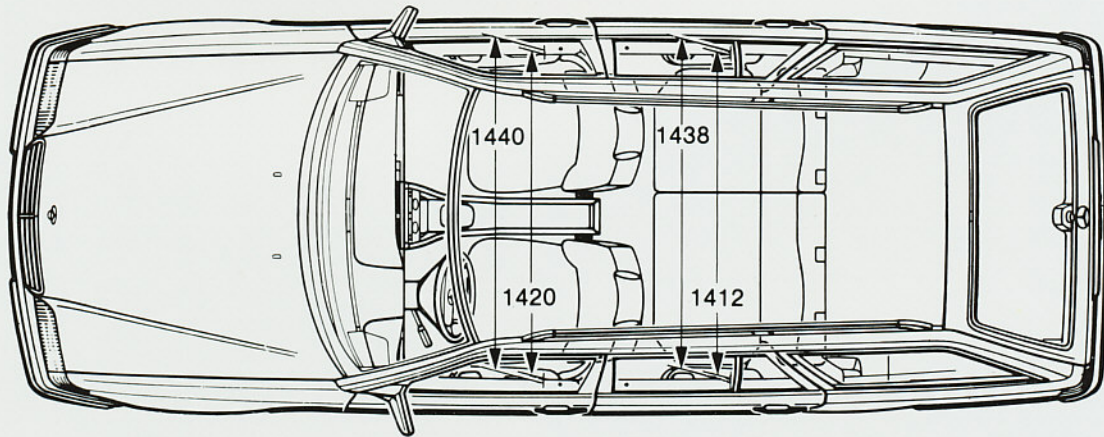
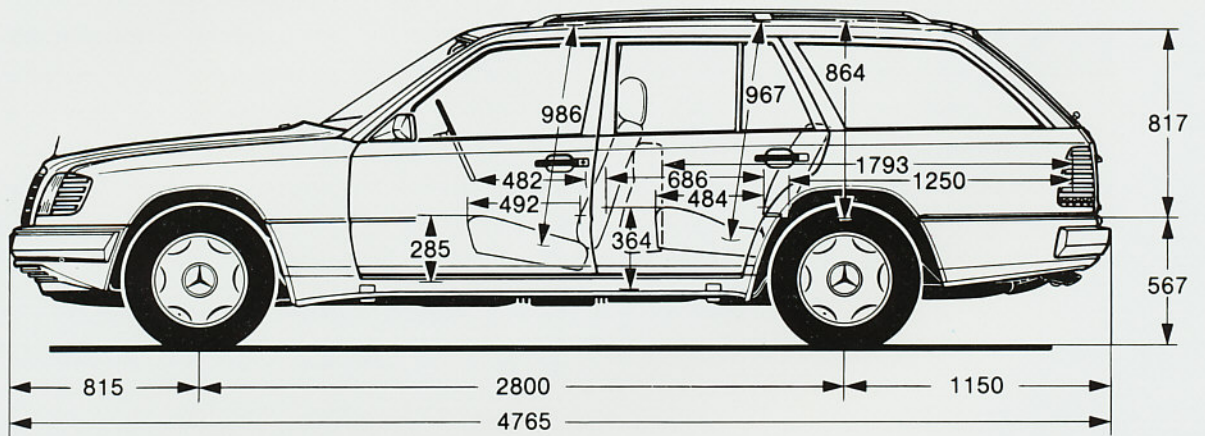
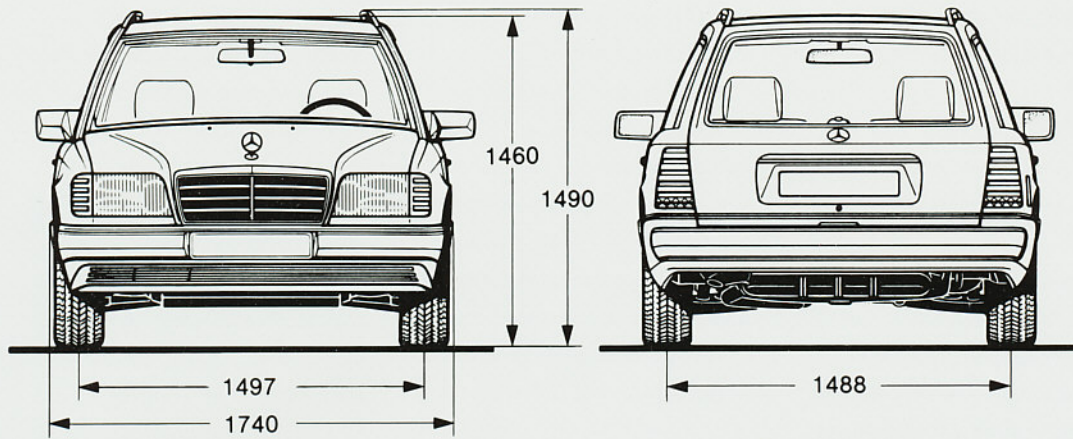
E 320

Moteur 6 cylindres en ligne 24 soupapes ; 3199 cm³ ; 162 kW (220 ch) à 5500 tr/mn ; injection tout électronique avec débitmètre d'air à film chaud (gestion moteur HFM) avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; collecteur d'admission à résonance ; régulation antidétonation ; allumage cartographique (bobine haute tension à double étincelle) ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

E 200	E 220	E 280	E 300 4MATIC	E 320
4	4	6	6	6
89,9/78,7	89,9/86,6	89,9/73,5	88,5/80,2	89,9/84,0
1998	2199	2799	2960	3199
100/5500	110/5500	142/5500	132/5700	162/5500
190/4000	210/4000	270/3750	255/4400	310/3750
9,6	10,0	10,0	9,2	10,0
5,5/3,5	5,5/3,5	7,0/5,0	6,25/4,25	7,0/5,0
8,5	8,5	9,0	9,0	9,0
14/70	14/70	14/90	14/70	14/90
12/62	12/62	12/62	12/62	12/62
env. 188	env. 198	env. 218	env. 204	env. 225
195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H	195/65 ZR 15	195/65 R 15 91 V	195/65 ZR 15
Super sans plomb (DIN 51607)				
11,9	12,2	14,8	14,6	15,1
7,0	7,3	8,3	10,0	8,8
8,8	9,2	10,3	12,3	10,9
env. 72	env. 72	env. 72	env. 72	env. 72
env. 9	env. 9	env. 9	env. 9	env. 9
11,3	11,3	11,3	12,15	11,3
1470	1480	1590	1670	1590
2120	2130	2200	2260	2200

*** Le poids à vide s'entend pour les véhicules dotés de l'équipement de série. Il s'accroît avec les équipements optionnels, ce qui réduit d'autant la charge utile.

Dimensions



Ces cotes moyennes s'entendent pour le véhicule à vide avec équipement de série. Les indications contenues dans ce catalogue sont à considérer comme approximatives. Sous toutes réserves de modification de la conception et des fournitures. Etat à la mise sous presse le 30-06-93.

Les informations de ce catalogue sont à considérer comme approximatives. Les caractéristiques techniques peuvent différer selon les pays de commercialisation, de même que les équipements de série ou proposés en option. Pour toutes précisions, adressez-vous à votre représentant.

Cette brochure a été imprimée sur du papier blanchi sans chlore.

