



LES MODELES T DE MERCEDES-BENZ



Au commencement était l'étoile.

Philosophie

2

Compétition

4

Qualité

5

Compatibilité avec l'environnement

6

S.A.V.

7

Voyage dans l'espace : Le modèle T de Mercedes-Benz.

Les modèles T

10

Les richesses intérieures des modèles T.

Confort

24

Équipement sport

26

Sécurité

28

Compatibilité avec l'environnement

30

Transmission

32

Les couleurs des modèles T.

Peintures

38

L'aménagement intérieur des modèles T.

Équipement intérieur

40

L'équipement de série des modèles T.

Équipement de base

42

Les modèles T en chiffres.

Caractéristiques techniques

44

Dimensions

46

Chère cliente,
cher client,

Avec les modèles T, nous avons réussi à allier
le côté pratique du break, à savoir sa générosité
d'espace, au confort d'une berline.

Nous leur avons aussi donné
toutes les qualités traditionnelles
que sont la fiabilité, la longévité, la sécurité et
le respect de l'environnement, qualités sans lesquelles
une Mercedes ne serait pas digne de son étoile.

Après avoir lu les pages suivantes,
vous pourrez certainement mieux juger
si les modèles T répondent à vos attentes et
s'ils correspondent enfin à la « berline break »
dont vous avez toujours rêvé. Bon voyage !

Mercedes-Benz AG



Au commencement était l'étoile.

Il y a plus de cent ans, Gottlieb Daimler envoya à sa femme une carte postale. Pour repérer le lieu où il habitait, il avait dessiné au-dessus du toit de la maison une petite étoile accompagnée de ces mots : « Un jour, cette étoile se lèvera sur notre entreprise et la protégera. » En 1909, l'étoile devint l'emblème officiel de notre marque. Aujourd'hui, sous une forme pratiquement inchangée, cette même étoile pare la calandre de chacun de nos véhicules. Et parce que nous n'avons cessé de perfectionner l'automobile avec le même enthousiasme que Gottlieb Daimler et Karl Benz l'ont inventée au siècle dernier, cette étoile est devenue dans le monde entier symbole de progrès technique et de qualité.

La Mercedes Simplex, version « voiture de tourisme » de 1907. Elle appartient au consul général Emil Jellinek qui l'utilisa à plusieurs reprises pour se rendre avec sa famille dans les Alpes de Haute-Provence.



Malgré une motivation insatiable à faire évoluer la technique automobile, nos ingénieurs n'ont jamais oublié leur sens des responsabilités. Vis-à-vis de nos clients et de leur sécurité, par exemple. Fruits de plus de cinquante ans de recherche et de développement dans le domaine de la sécurité des occupants, les nombreux systèmes mis au point par Mercedes, tels que la colonne de direction de sécurité, les zones de déformation, le système antiblocage ABS, la régulation antipatinage ASR et l'air-bag, prouvent s'il en est besoin que nous ne prenons pas notre devoir à la légère. Responsabilité également vis-à-vis de notre environnement, et ce depuis de longues années. Pour nous, l'écologie ne s'arrête pas au catalyseur ou à l'essence sans plomb, c'est-à-dire à la période d'utilisation du véhicule. Chez Mercedes-Benz, elle commence dès la conception d'une nouvelle série, avec le choix des matériaux et des processus de production. Toutes les possibilités de recyclage sont également étudiées dès le stade du développement.

En effet, il ne faut pas oublier que même une Mercedes, aussi

fiable et solide soit-elle, devra un jour faire place à une

nouvelle génération de Mercedes. C'est grâce à notre sens des res-

ponsabilités hors du commun et à notre enthousiasme intact pour

le progrès automobile que, cent ans plus tard, la vision de

Gottlieb Daimler s'est réalisée au-delà de toute espérance.



1909



1909



1916



1926

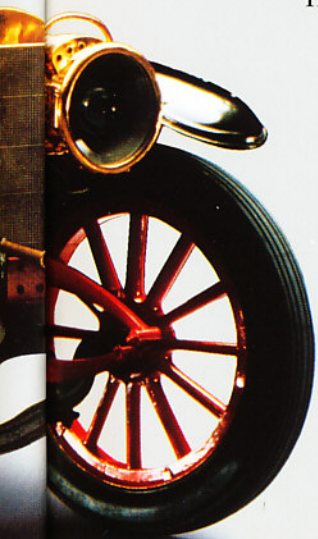


1933

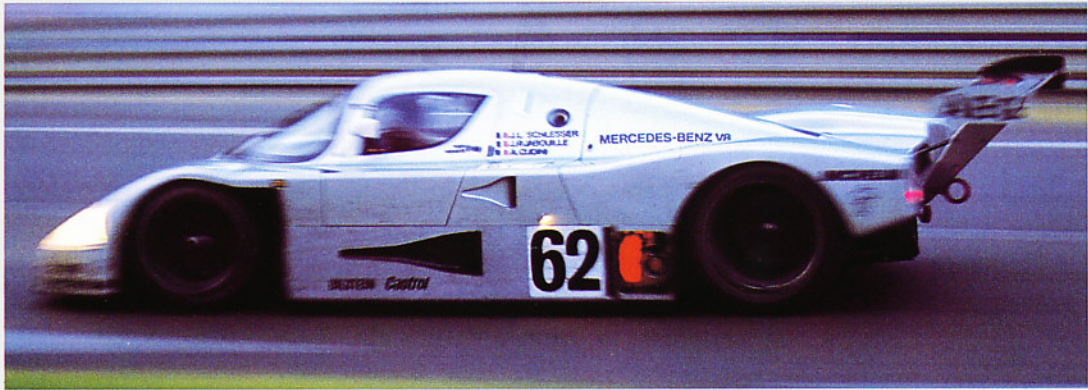


1989

L'évolution graphique du symbole de notre marque au cours des 80 ans d'histoire de notre société.



L'automobile n'avait pas 10 ans lorsqu'eut lieu la première course, le 22 juin 1894. Depuis lors, Mercedes-Benz n'a jamais craint la confrontation directe, car c'est sur les circuits que se révèlent les véritables qualités d'une automobile.



Bien souvent, ce sont celles de nos modèles de série et de leurs moteurs qui ont mené nos voitures à la vic-

De 1989 à 1991, Mercedes-Benz a couru en Sport-prototypes. Résultat : deux titres de Champion du monde.

toire. Il en est ainsi de la fameuse 300 SL portes-papillon avec laquelle, en 1952, nous avons remporté la Carrera Panamericana. Son moteur était repris de la série. Depuis quelques années, nos ingénieurs voient leurs efforts récompensés par de nombreuses victoires remportées sur les circuits du monde entier. Entre 1989 et 1991, Mercedes a été deux fois champion du monde des Sport-prototypes... avec ses nouvelles flèches d'argent équipées de moteurs de série adaptés. Avec leurs 190 E 2.5-16 Evolution II proches de la série, les écuries d'usine se sont

La version sport de la légendaire Mercedes 300 SL portes-papillon.



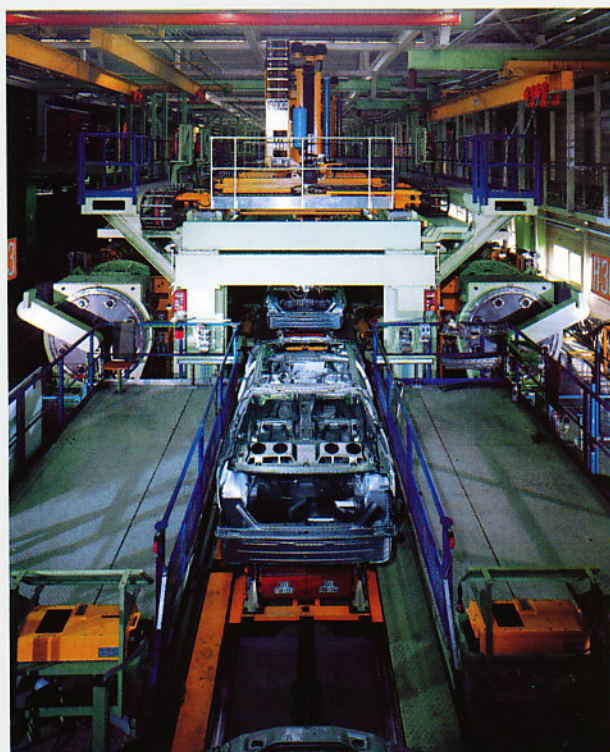
imposées au classement des marques du Championnat d'Allemagne des Voitures de Tourisme 1991. La compétition nous permet de tester de nouveaux matériaux ultra-résistants et des technologies de pointe qui profiteront un jour aux véhicules de série.

La qualité d'une voiture est déterminée dès le stade de la conception. Ainsi, de nombreux composants de Mercedes sont testés sur des millions de kilomètres avant d'être fabriqués en série. Notre souci de la perfection est présent également à la production. Nous n'hésitons pas à faire appel aux techniques les plus modernes, comme dans notre nouvelle usine de Rastatt. De plus, nous prélevons à chaque équipe jusqu'à dix carrosseries brutes pour en contrôler les cotes au laser. Enfin, dès la planche à dessin, nous respectons non seulement les dispositions légales, mais



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

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



aussi nos propres standards, souvent plus stricts. Ils sont le résultat de cinquante années de recherche sur la sécurité auxquelles nous devons de nombreuses innovations qui font aujourd'hui référence. 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, une voiture doit tenir compte non seulement de son conducteur, mais aussi – et surtout – de l'environnement. Chez Mercedes, l'écologie intervient



L'écologie profite à tous.



dès la production. Ainsi, en 1983, nous avons commencé à étudier des méthodes de mise en peinture plus écologiques. Résultat : nous possédons des installations qui éliminent les particules de peinture contenues dans l'air à la sortie des cabines. En outre, nous limitons la part de solvants en utilisant des laques aqualites. La plupart des pièces en matière plastique de nos voitures sont marquées et reprises pour faciliter leur recyclage ultérieur. Dès à présent, de nombreux composants tels que la boîte à gants sont fabriqués à partir de matière recyclées. Dans ce contexte, nous sommes particulièrement fiers de notre nouvelle usine de Rastatt car elle intègre

Nous sommes tous responsables de la planète sur laquelle nous vivons.

des technologies de l'environnement qui comptent parmi les plus évoluées actuellement disponibles. Certes, ces mesures sont onéreuses et exigent d'importants efforts de recherche.

Elles témoignent de notre responsabilité non seulement vis-à-vis de l'étoile qui est notre emblème depuis 1909, mais aussi vis-à-vis de notre planète.

Avant même de démarrer, une Mercedes procure une sensation de détente qui n'est pas sans rapports avec sa fiabilité légendaire. De fait, elle devance souvent ses concurrentes dans les statistiques de panne. Il est vrai que nous avons veillé à ce que votre Mercedes occupe le moins de place possible dans votre agenda : les rendez-vous chez votre garagiste resteront donc des exceptions. Mais notre conception de la fiabilité va encore plus loin :

si, malgré tous nos soins, votre voiture devait un jour tomber en panne, vous seriez couvert par la Touring Garantie, qui vous fait profiter pendant quatre ans d'une assistance immédiate dans toute l'Europe, sans



*Vous conduisez votre Mercedes,
nous nous chargeons du reste*

limitation de kilométrage. Ainsi, en cas d'immobilisation, nous prenons en charge les frais de taxi ou de voiture de location, de manière à ce que vous puissiez poursuivre votre voyage dans les meilleures conditions. En outre, Mercedes-Benz propose un service d'assistance-dépannage 24 heures sur 24, car les pannes ne surviennent pas toujours entre 9h00 et 18h00. Où que vous soyez immobilisé, nos véhicules d'intervention « volent » à votre secours sur simple appel téléphonique, même le dimanche et les jours fériés. Et si vous désirez éviter les nombreuses démarches qui accompagnent l'achat d'une voiture, Mercedes-Benz Financement se chargera pour vous de toutes les

*Un simple appel et
nos véhicules d'intervention « volent »
à votre secours.*

formalités de leasing et de financement.



Voyage dans l'espace :
Les modèles T de Mercedes-Benz.

Le voyage dans l'espace à bord d'un modèle T n'a qu'un lien indirect avec le cosmos. Il s'agit ici d'un vaisseau spacieux à quatre roues. Reste à vous de définir la destination : voyages d'affaires, trajets quotidiens ou week-ends en famille. Dans tous les cas, vous découvrirez avec plaisir l'univers confort des berlines à l'étoile. Outre leurs moteurs essence multisoupapes qui contribuent à protéger notre atmosphère, les modèles T sont dotés de série d'un air-bag conducteur pour plus de sécurité sur Terre. Aucun doute : même avec un équipement complet, le modèle T redéfinit l'espace...

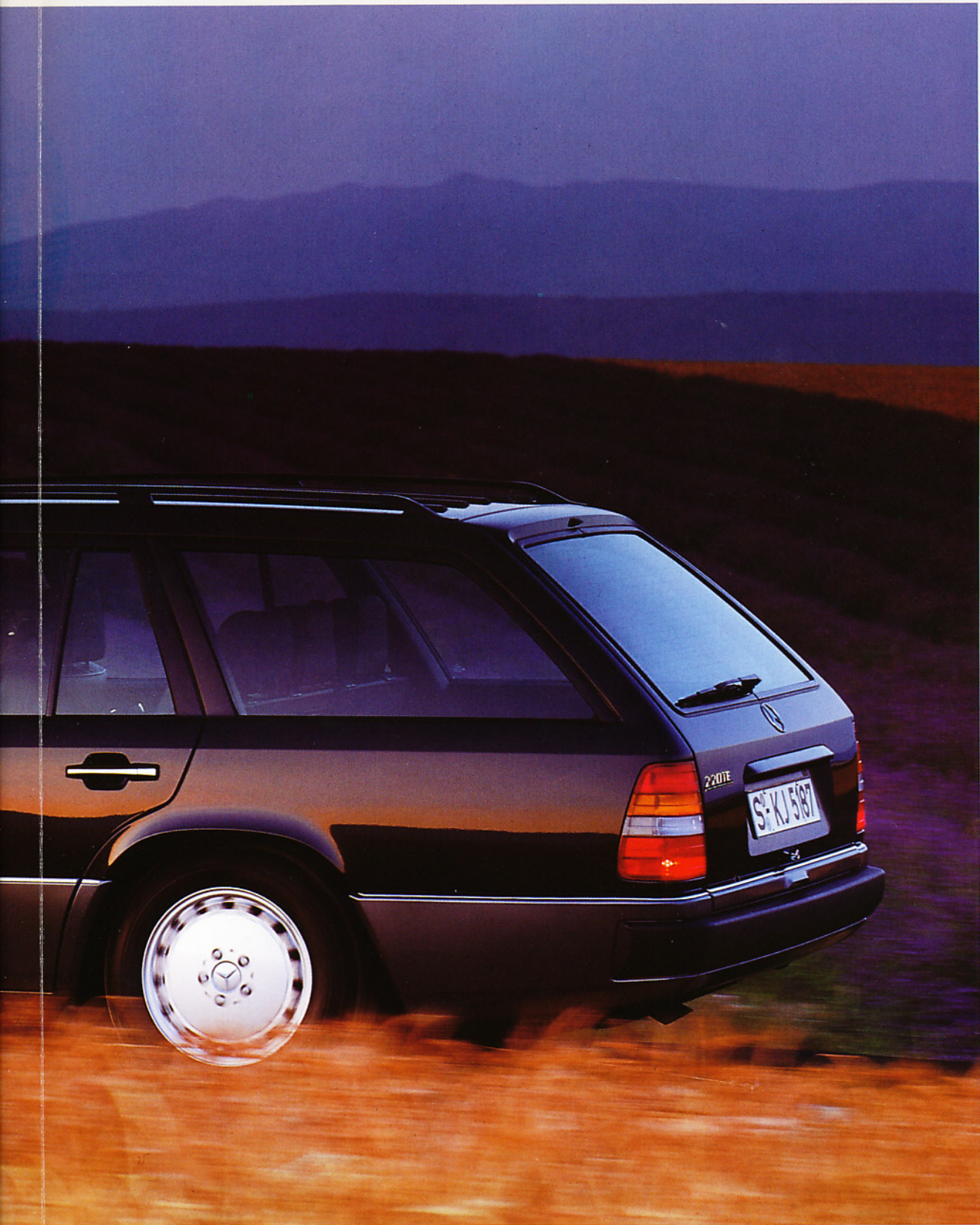






*Un modèle T est une berline confortable,
une voiture de société économique,
ou bien un break de luxe paré de l'étoile !
Ou les trois à la fois !*







Grâce à leur haute technicité, les motorisations essence ou diesel Mercedes sont à la fois sobres et respectueuses de l'environnement.



*Sa force est dans sa taille,
ce qui ne l'empêche pas
de rester maniable.*







*La Mercedes 220 TE.
La meilleure preuve que la
fonctionnalité peut aller de pair
avec le plaisir de conduire.*



Les instruments et les commandes sont clairement agencés et parfaitement lisibles.



*Les sièges du modèle T :
ergonomie, maintien latéral
et confort. Egalement aux
places arrière.*





*Les modèles 300 TE et 300 TD Turbo
sont disponibles en version 4-MATIC.
Il s'agit d'une transmission 4X4 qui inter-
vient automatiquement en cas de besoin.*

Les richesses intérieures des modèles T.



250 TD

S-LA 4867



Lors du développement des modèles T, nous avons, comme il est d'usage chez Mercedes, accordé une attention toute particulière au confort. Si un coup d'œil dans le coffre suffit pour reconnaître l'utilitaire dans le modèle T, le conducteur et les passagers l'oublient entièrement une fois installés. Le modèle T se métamorphose alors en une berline de la plus pure lignée.

Verrouillage central

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

Même les objets les plus longs et les plus encombrants peuvent être transportés dans un modèle T.

Eclairage intérieur

Afin qu'en montant en voiture, vous ne tâtonniez pas dans le noir à la recherche de la serrure de contact, nous avons prévu un temporisateur pour le plafonnier avant. La lumière s'éteint au bout de quelques secondes, le temps de mettre le contact.

Chauffage et aération

Le système de chauffage/aération à régulation électronique module en continu l'arrivée d'air frais ou d'air chaud, sans provoquer de courants d'air. Une soufflerie 4 vitesses dirige l'air vers les planchers avant et arrière, le pare-brise et les glaces latérales. Les deux buses pour l'arrivée d'air frais, placées au centre de la



planche de bord, sont orientables en continu. Pour le confort de tous, la température peut être réglée séparément à droite et à gauche.

Chauffage autonome

Le chauffage d'appoint (option) est préprogrammable. Une horloge permet de choisir deux horaires de déclenchement. Ainsi, même en plein hiver, l'habitacle est agréablement chauffé, les vitres sont nettes et le liquide de refroidissement est préchauffé.

Dégivrage de la lunette arrière

Afin d'éviter tout gaspillage, le dégivrage de la lunette arrière est automatiquement interrompu au bout de 20 minutes... un détail judicieux en cas d'oubli.

Rétroviseurs extérieurs

Les deux rétroviseurs extérieurs peuvent être réglés électriquement depuis le poste de conduite. Un détail utile: dès qu'il fait froid dehors, ils sont automatiquement chauffés. La visibilité vers l'arrière est donc toujours optimale.

Tempomat

Cet équipement optionnel permet de reposer le pied droit. Le Tempomat le remplace en effet sur les grands trajets effectués à vitesse constante. Il vous suffit de choisir une vitesse de croisière supérieure à 40 km/h et d'actionner un levier





La planche de bord du modèle T : un exemple de clarté.

derrière le volant; le Tempomat maintient l'allure jusqu'au prochain freinage, accélération ou mise hors circuit.

Sièges

Les sièges de conception ergonomique offrent un excellent maintien latéral, là où cela est nécessaire, c'est-à-dire au niveau des cuisses et des reins. La liberté de mouvement



Ce petit siège vous permet de bouger le grand.

est totale au niveau des épaules. Le siège du conducteur est réglable en hauteur, l'assise étant également réglable en inclinaison. La fermeté des capitonnages de surface contribue au confort sur les longs trajets, à l'avant comme à l'arrière. Les cinq places sont équipées de série d'appuie-tête et de ceintures de sécurité.

Réglage électrique des sièges avant

Grâce aux touches symboles sur les portes, vous pouvez modifier sans effort la hauteur et l'approche du siège, la position des appuie-tête, de même que l'inclinaison de l'assise et du dossier (option).

Réglage à mémoire

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

Correcteur d'assiette

Pour maintenir le véhicule, même chargé, à un niveau constant, un capteur enregistre la charge sur l'essieu arrière. Un système hydrau-

lique effectue les corrections nécessaires, sans modifier le confort de suspension ni la tenue de route. Le correcteur d'assiette est monté de série sur tous les modèles T.



Ce bouton permet de régler confortablement les deux rétroviseurs extérieurs.

Direction assistée

La direction assistée facilite sensiblement les manœuvres de stationnement et la conduite en circulation urbaine. A des vitesses plus élevées, elle devient plus directe de manière à mieux maîtriser la route et le véhicule.

La fermeture du hayon ne pose plus de problème grâce à l'assistance électro-mécanique.



Vous recherchez une voiture qui soit à la fois une Mercedes et une sportive ? Rassurez-vous. Le modèle T peut être livré départ usine en version Sportline ou doté d'accessoires AMG. La préparation est bien plus qu'une opération de chirurgie esthétique plus ou moins réussie, qui exige avant tout une connaissance parfaite du véhicule. Et qui le connaît mieux que ceux qui l'ont construit ?

Sièges sport

Qui dit voiture de sport dit sièges sport. C'est pourquoi nous avons conçu des sièges qui répondent totalement aux exigences d'une conduite sportive. Même dans les virages négociés à grande vitesse, leur incurvation prononcée garantit un excellent maintien latéral, tout en laissant au conducteur et aux passagers une liberté de mouvement suffisante. L'équipement



Le levier de vitesses gainé de cuir de la version Sportline.

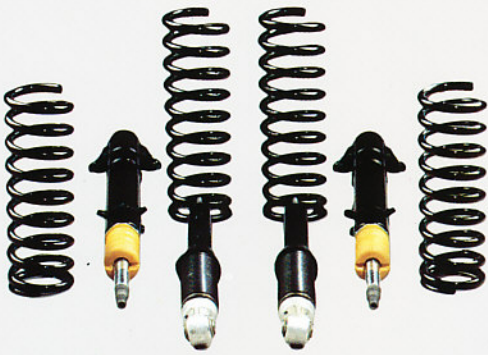
Sportline comprend des revêtements de siège de grande qualité avec un motif sport à carreaux. Et si vous souhaitez encore plus d'élé-

gance, vous pouvez opter pour la sellerie cuir.

Volant cuir

Le volant sport Mercedes a un diamètre inférieur d'environ 10 mm par rapport à un volant standard. Il est toutefois assez grand pour loger l'air-bag de série. Le volant des Mercedes Sportline, tout comme le pommeau et le manchon du levier de vitesses, est gainé de





Chez Mercedes, vous pouvez commander un train de roulement sport départ usine.

cuir noir cousu main. Pour le plaisir de l'œil et une meilleure maîtrise du véhicule.

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 com-

mandez une Mercedes avec train de roulement sport ou équipement Sportline, nous ne nous contentons pas de l'abaisser d'environ 20 mm, mais nous réglons entièrement le train de roulement : centre de gravité plus bas, suspension et amortissement plus fermes d'environ 20%. Ces caractéristiques permettent de réduire la portance et garantissent une tenue de route parfaite, même dans les situations les plus critiques.

AMG

Depuis plus de vingt ans, AMG, préparateur bien connu du monde de la compétition, fait totalement confiance à Mercedes-Benz. AMG personnalise votre Mercedes en modifiant son moteur et en optimisant son design. Vous pouvez exprimer votre désir d'individualité en optant pour un modèle T préparé par AMG, c'est-à-dire un véhicule doté 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 vraie Mercedes... avec toutes les garanties d'origine.

Jantes et pneumatiques

Les modèles T Mercedes-Benz avec équipement Sportline sont dotés

de jantes en alliage léger à huit trous chaussées de pneumatiques larges de dimension 205/60 R 15. En combinaison avec le centre de gravité surbaissé, ces pneus garantissent une adhérence optimale à la chaussée, une excellente stabilité en virage et une très bonne tenue de cap, qualités essentielles pour les conducteurs qui adoptent un style de conduite sportif.



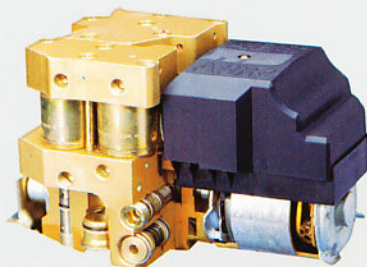
Un petit échantillon des différents types de jantes disponibles pour les modèles T.



Les ingénieurs Mercedes se sont toujours soucié de votre sécurité. Ainsi, ce sont eux qui ont inventé le crash-test et qui ont élaboré des concepts aussi avancés que les zones de déformation ou la cellule de sécurité. Les modèles T intègrent bien entendu tous ces éléments. Car vous devez pouvoir compter sur votre Mercedes, pour le meilleur comme pour le pire!

ABS

Le système antiblocage (ABS) vous permet de rester maître de votre véhicule même en cas de freinage à fond. Même parfaitement concentré, vous pouvez être confronté à



L'unité de commande de l'ABS empêche le blocage des roues. Le véhicule conserve sa maniabilité, même lors d'un freinage à fond.

une situation qui ne vous laisse d'autre issue que d'écraser la pédale de frein. L'ordinateur vous vient alors en aide: des capteurs situés au niveau des roues avant et arrière fournissent des informations sur la vitesse de rotation des roues. Lorsque le seuil critique est atteint et que les roues menacent de se bloquer, les freins sont desserrés par à-coups en quelques fractions de seconde par une unité de commande électronique. L'ABS est livré en série sur tous les modèles T.

ASD

Le différentiel à blocage automatique (ASD), disponible en option, améliore la motricité sur chaussée unilatéralement glissante. Le blocage étant désactivé en cas de frei-

nage, l'ABS conserve toute son efficacité. L'ASD est activé et désactivé automatiquement. Il réagit donc toujours au bon moment, sans faire intervenir le conducteur.

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 lors des trajets en montagne, par exemple. L'indicateur d'usure des garnitures de freins 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.

Rétracteurs de ceinture

Afin d'augmenter encore l'efficacité des systèmes de retenue, les rétracteurs de série tendent auto-



Les disques de freins: ventilation optimale pour une plus grande résistance.

matiquement les ceintures avant lors d'une collision frontale de forte intensité.

Pare-chocs

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 polyuréthane auto-régénérant. Ils protègent la carrosserie à des vitesses d'impact contre barrière fixe allant jusqu'à 3,5 km/h.

Le rétracteur: une protection efficace en cas d'accident.



Zones de déformation prédéfinie

Un véhicule en marche renferme une grande quantité d'énergie. Lorsque la voiture percute un obstacle, cette énergie cinétique doit être convertie le plus rapidement possible en énergie de déformation afin de minimiser les contraintes supportées par les occupants. C'est

pourquoi les parties avant et arrière sont conçues comme des zones de déformation prédéfinie. Dans le type d'accident le plus fréquent, à savoir la collision frontale asymé-



Grâce aux serrures à tenon conique, les portes s'ouvrent facilement même après un accident.

trique, les forces d'impact s'exercent d'un seul côté et doivent donc être amorties intégralement par la partie avant du véhicule. La partie avant et la cellule de sécurité ont été conçues de manière à supporter ces contraintes mécaniques extrêmes et à absorber l'énergie d'impact. Ce concept de sécurité est le résultat de longues années de recherche et de nombreux crash-tests avec recouvrement partiel de la partie avant. Mercedes-Benz a été le premier constructeur à pratiquer ce type d'essais systématiquement.

Cellule de sécurité

La cellule de sécurité est l'espace de survie des occupants. C'est pourquoi nous lui avons accordé une attention toute particulière. 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 en cas d'accident. L'effet protecteur de la cellule de sécurité ne se limite pas aux collisions frontales et aux capotages, mais s'applique également aux chocs latéraux.

Volant de sécurité et air-bag

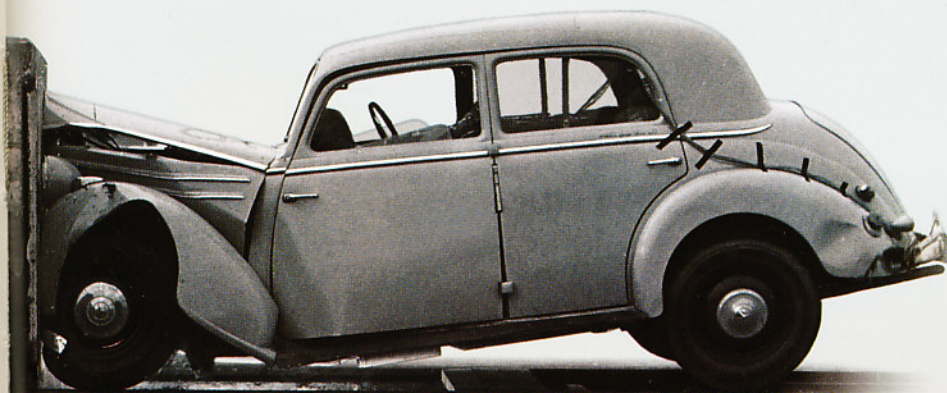
Ajouté aux ceintures de sécurité classiques, l'air-bag réduit les risques de lésion lors d'une collision frontale. En cas d'accident grave, il se gonfle en quelques fractions de seconde et empêche que la tête et le thorax du conducteur ou du passager avant, retenu par sa ceinture, ne viennent percuter le volant ou la planche de bord. L'air-bag conducteur est livré de série, celui du passager avant est disponible sur demande. Le mécanisme de direction est placé loin derrière l'essieu avant de manière à éviter la pénétration de la colonne de direction dans l'habitacle lors d'un accident.

Pédalier

Afin de minimiser les risques de blessure au niveau des pieds et des mollets du conducteur, le pédalier est fixé sur un support déformable de telle manière que, en cas de collision frontale, il bascule non pas vers l'intérieur, mais s'écarte vers le tablier avant. C'est là un atout de sécurité supplémentaire.



L'air-bag conducteur est livré de série sur les modèles T.



Les premiers crash-tests ont été réalisés dès le début des années cinquante, notamment avec cette 170 S de 1951.

La protection de la planète sur laquelle nous vivons est l'une des priorités essentielles de la recherche Mercedes-Benz. Voilà pourquoi, tout au long du développement des modèles T, nos ingénieurs ont intégré systématiquement l'écologie à leurs réflexions. Et ceci non seulement au stade de la conception et de l'équipement, mais aussi au niveau des méthodes de production.

Catalyseur

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



Le catalyseur triple effet réglé des modèles essence...

essence. Celui-ci réduit d'environ 90% les émissions nocives de l'échappement par rapport à un



et le catalyseur d'oxydation des moteurs diesel.

véhicule sans catalyseur. Même nos voitures de compétition ne sauraient aujourd'hui s'élancer sur les

circuits sans catalyseur. Il va de soi que nous cherchons à perfectionner encore cette technologie. Un composant aussi bénéfique à l'environnement ne doit cependant pas lui nuire lorsqu'il arrive en fin de carrière. C'est pourquoi nous reprenons les catalyseurs usagés à leur valeur résiduelle.

Catalyseur d'oxydation et recyclage des gaz d'échappement

Combiné au système de recyclage des gaz d'échappement, le catalyseur d'oxydation livré sur demande diminue la teneur en monoxyde de carbone, en oxydes d'azote et en hydrocarbures imbrûlés des émissions des voitures à moteur diesel. Il contribue par ailleurs à réduire les rejets de particules.

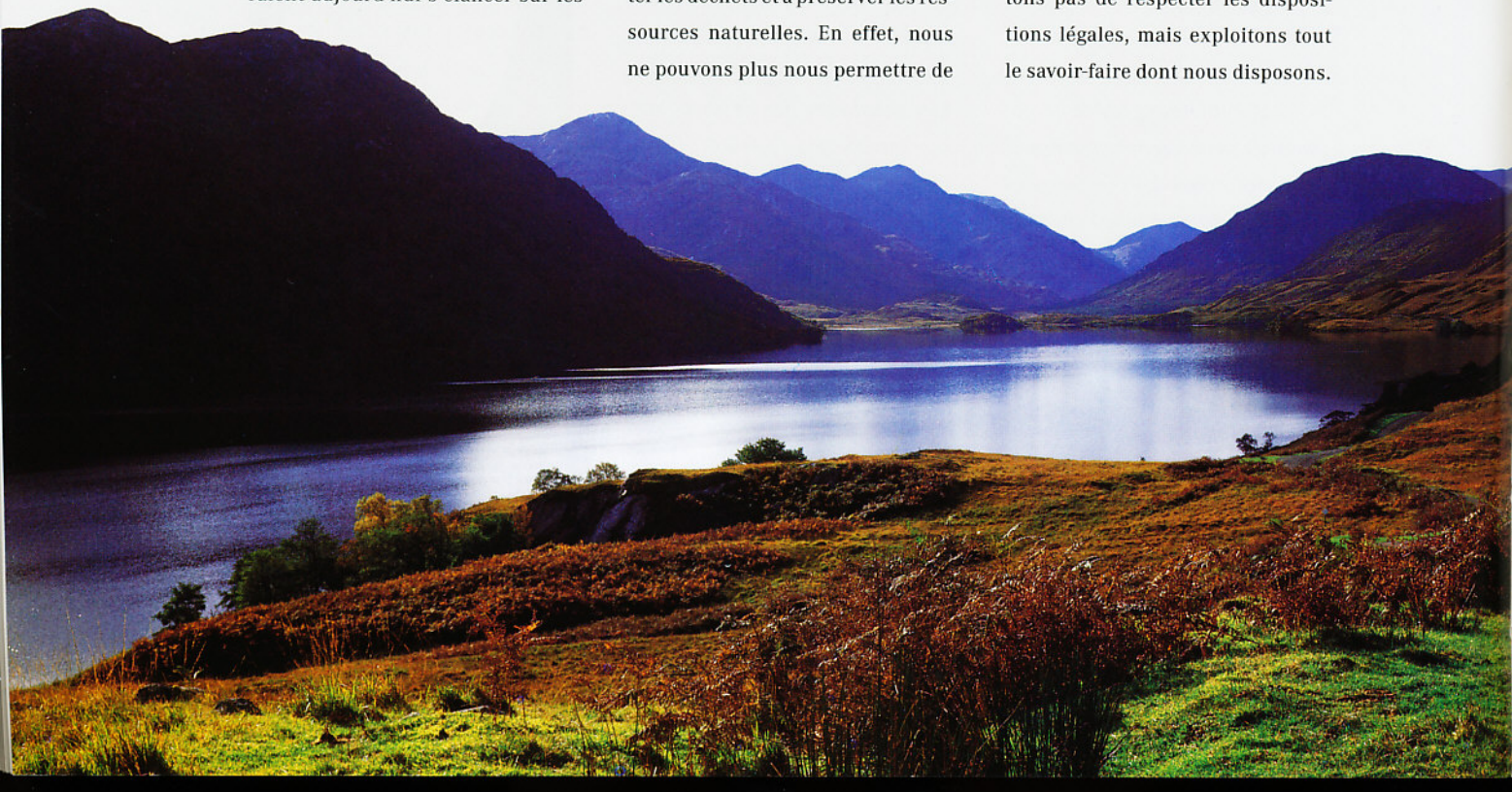
Matériaux recyclés

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

jeter ce qui peut être récupéré. Ainsi, depuis longtemps, les déchets de production ne sont plus mis à la décharge, mais réintroduits systématiquement dans le circuit de production, de sorte qu'il est aujourd'hui possible de fabriquer intégralement certaines pièces à partir de matériaux recyclés. C'est notamment le cas des boîtes à gants Mercedes, qui sont en papier recyclé, ou des talonnettes en PVC régénéré. Mais 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.

Reprise des épaves

Quel que soit son âge, votre Mercedes sera reprise par votre concessionnaire. Mercedes-Benz travaille en étroite collaboration avec les meilleurs ferrailleurs afin d'éliminer les épaves sans nuire à l'environnement. Nous ne nous contentons pas de respecter les dispositions légales, mais exploitons tout le savoir-faire dont nous disposons.



Garnitures de freins

Comme tous les modèles Mercedes-Benz, les modèles T sont dotés de garnitures de freins sans amiante. Ceci vaut également pour les garnitures d'embrayage, les ailettes de nos boîtes automatiques ainsi que pour tous les joints.

Insonorisation

Afin d'abaisser également le niveau sonore des modèles diesel, nous avons entièrement caréné le groupe motopropulseur. Par ailleurs, le capot-moteur et les blocs optiques sont isolés par des joints en caoutchouc. Grâce à ce carénage insonorisant intégral, il est aujourd'hui difficile de distinguer une voiture diesel d'un modèle essence.

Batterie

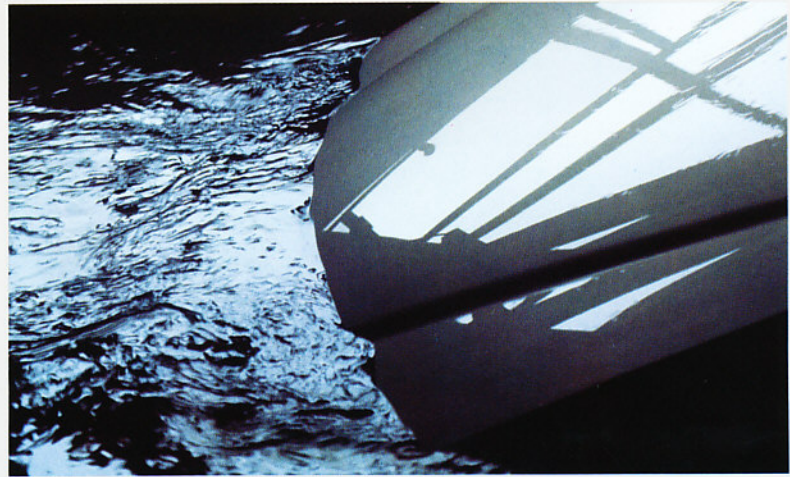
Au cours des dernières années, nous sommes parvenus à augmenter le potentiel énergétique des batteries de nos véhicules de 17% et leur longévité de 80%. D'autre part, nos batteries ne nécessitent pas d'entretien. Enfin, pour éviter la pollution par le plomb, toutes les batteries Mercedes reprises par le réseau sont recyclées intégralement.



Les batteries sont aujourd'hui entièrement recyclées.

Peinture

Pour peindre nos véhicules, nous faisons de plus en plus appel à des laques aqualites. Dans ces peintures, la proportion de solvants organiques est réduite à un minimum, ceux-ci étant remplacés par de l'eau dans la mesure du possible. D'ici quelques années, nous n'utiliserons plus que des laques aquadi-luables.



Les laques pauvres en solvants respectent l'environnement.

Protection anti-corrosion

Afin d'économiser les ressources naturelles en rallongeant la durée de vie des véhicules, nos modèles T bénéficient d'une protection anti-corrosion ultra-efficace. Ainsi, toutes les zones vulnérables de la carrosserie sont en tôle zinguée. Par ailleurs, afin que la rouille n'attaque pas de l'intérieur votre modèle T, les cavités sont protégées à la cire.

Habillages en bois

Aucune matière plastique ne peut imiter correctement le caractère

unique des touches de bois précieux qui valorisent l'habitacle. Comme nous ne voulons pas y renoncer et que nous tenons à préserver les forêts, nous n'utilisons que des bois de culture.

Protection anti-corrosion

Toutes les zones vulnérables de la carrosserie des modèles T sont en tôle zinguée. Par ailleurs, afin que

la rouille n'attaque pas de l'intérieur, les cavités sont protégées à la cire à l'aide d'un nouveau système de pulvérisation. Enfin, tous les passages de roues sont doublés de coquilles en plastique contre les projections de gravillons.

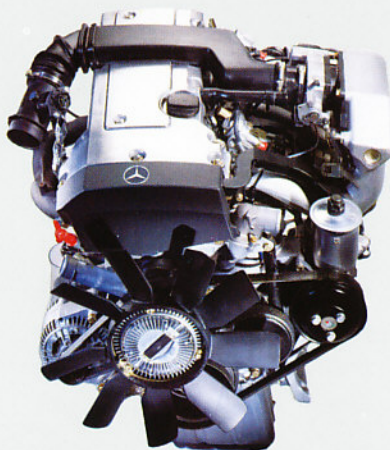


Ce filtre à charbon actif récupère les vapeurs de carburant pour les conduire vers le système d'alimentation lorsque le moteur fonctionne.

Lorsque, il y a plus d'un siècle, Karl Benz construisit son premier moteur, celui-ci affichait fièrement une puissance de 0,6 ch pour une cylindrée de plus de trois litres. Vingt ans plus tard, en 1911, la « Blitzen-Benz » atteignait 228 km/h, un record du monde de vitesse qu'elle allait détenir pendant de nombreuses années. Entretemps, la technique automobile a encore réalisé des progrès. En voici quelques exemples.

Moteurs essence 4 cylindres

Les 4 cylindres des 200 TE et 220 TE sont des moteurs en ligne multisoupapes dotés d'une gestion tout électronique intégrée 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 220 TE étant à calage automatique variable. Le parfait équilibrage des masses garantit une excellente régularité de fonctionnement, la technique multisoupapes garantissant par ailleurs un couple élevé dès les



Moteur essence 4 cylindres multisoupapes de 2,2 litres.

bas régimes. Combinés à un catalyseur de la 3e génération, ces moteurs libèrent toute leur puissance sans nuire à l'environnement.

Moteurs essence 6 cylindres

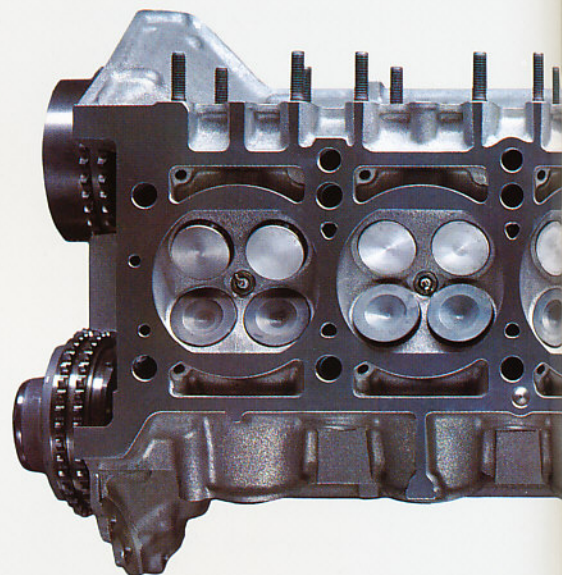
Les 6 cylindres des 280 TE et 320 TE sont des moteurs en ligne mul-

tisoupapes dotés d'une gestion tout électronique. Ils sont dotés de deux arbres à cames en tête, l'arbre à cames d'admission étant à calage automatique variable, et d'une tubulure d'admission sans résonance. L'épuration des gaz d'échappement est assurée par un catalyseur triple effet réglé de la 3e génération, associé au recyclage des gaz et à l'insufflation d'air secondaire. Ces moteurs se distinguent par un couple élevé même dans les bas régimes, une régularité de marche exceptionnelle et une grande sobriété. Leur excellent rapport puissance/consommation est le résultat de la coordination parfaite des systèmes d'allumage, d'injection et de régulation du régime de ralenti. Gérés par microprocesseur, ces derniers s'adaptent à toute variation des conditions de fonctionnement.

Technique multisoupapes

Contrairement au moteur classique à deux soupapes par cylindre, le multisoupapes possède deux soupapes d'admission et deux soupapes d'échappement. Jusqu'ici, les avantages de cette technique, à savoir des performances élevées sur la plage de régimes supérieure, étaient toujours obtenus au détriment du couple à bas régimes. C'est pourquoi nous avons doté nos nouveaux mo-

Le nouveau système d'allumage n'a aucune pièce mobile.



Nos moteurs essence sont dotés de quatre soupapes par cylindre.

teurs essence de 2,2 litres et plus d'un arbre à cames d'admission qui s'adapte automatiquement à chaque situation. La distribution est pilotée de manière optimale en fonction du régime et de la charge. Résultat : en plus des multiples avantages de la technique multisoupapes, un couple élevé même dans les plages de régimes inférieure et intermédiaire.



**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. Il n'est plus nécessaire d'aller faire régler les soupapes.

Allumage multifonctions

Aucun système de gestion électronique du moteur ne fonctionne avec plus de précision et d'efficacité que celui-ci : il est commandé par des microprocesseurs qui calculent le point d'allumage optimal après avoir traité les informations sur les conditions de service instantanées.

Ventilateur

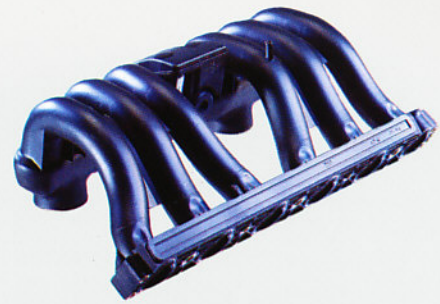
Grâce à un visco-coupleur, le ventilateur se met en marche lorsque le liquide de refroidissement dépasse un



*L'injecteur :
vaporisation optimale
du carburant dans*

certain seuil de température. Il continue de fonctionner jusqu'à ce que la température soit redescendue en-dessous de ce seuil. Ceci permet d'économiser du carburant car le ventilateur n'est pas entraîné en

*La tubulure d'admission sans
résonance : remplissage optimal
des cylindres à tous les régimes.*



permanence. En outre, cela réduit les bruits de ventilation.

Filtre à huile/Vidange

Sur toutes les voitures Mercedes, le filtre à huile n'est pas placé sous le moteur comme généralement, mais à la verticale au-dessus de ce dernier. Il est donc facilement accessible. Le filtrage de l'huile-moteur est assuré par une cartouche placée dans le boîtier. Celle-ci comporte une partie en papier (flux principal) et une autre en coton (flux secondaire). Pour la vidange, il suffit de changer cette cartouche et d'aspirer l'huile-moteur par le tube-guide de la jauge. Ce système est non seulement meilleur marché, mais aussi plus propre.

**Entraînement à
courroie unique**

Contrairement aux systèmes courants à plusieurs courroies de différents types, tous les organes périphériques sont ici entraînés par une seule courroie à stries. Un tendeur automatique garantit une tension toujours optimale de cette courroie. Résultat : un meilleur entraînement des organes, une maintenance minimale, une longévité accrue.

**Contrôle du niveau
d'huile-moteur**

Un capteur placé dans le carter d'huile-moteur signale toute baisse

excessive du niveau d'huile. Ce capteur travaille comme un flotteur : dès que l'huile descend au-dessous du niveau minimum, un témoin s'allume sur le tableau de bord. Il convient alors de vérifier le niveau d'huile et, si nécessaire, de faire l'appoint.

4MATIC

Avec la 4MATIC Mercedes-Benz, vous passez là où bien d'autres



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

déclarent forfait. Pilotée par électronique, elle répartit automatiquement la force motrice sur les quatre roues en l'espace de quelques millisecondes.

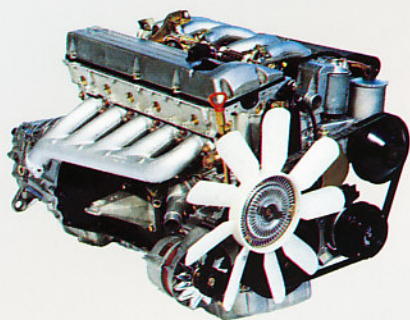
Embrayage

Afin d'éviter que les vibrations du moteur ne parviennent jusqu'à la pédale d'embrayage, nuisant ainsi au confort de conduite, l'embrayage est doté d'une commande hydraulique. Par ailleurs, un système de ratrapage automatique du jeu garantit un réglage toujours optimal tout en éliminant le glissement.

Moteurs diesel

5 et 6 cylindres

Quand on roule beaucoup, on roule souvent en diesel. En effet, les diesels gardent leur valeur et n'exigent que peu d'entretien. Les modèles diesel Mercedes-Benz sont particulièrement sobres, résistants et, grâce à un processeur de combustion à préchambre et au carénage intégral du groupe motopropulseur, si silencieux qu'on les distingue à peine des voitures à essence. De plus, nos diesels rejettent peu de particules suite à l'opti-



Moteur diesel 5 cylindres de 2,5 litres.

misation de la combustion. En outre, nos moteurs diesel sont équipés d'un système de démarrage rapide qui raccourcit la phase de mise en température, d'une pompe d'injection en ligne avec correcteur altimétrique et d'une régulation électronique du régime de ralenti. Enfin, les modèles diesel 5 et 6 cylindres sont livrables sur demande avec un système de recyclage des gaz d'échappement et un catalyseur d'oxydation. Ils sont alors classés en Allemagne comme véhicules dépollués et donnent droit à un allègement de la taxe automobile.

Moteur turbodiesel

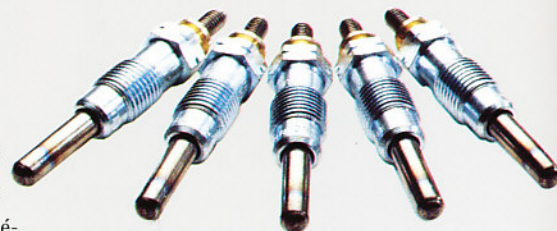
Les 300 TD TURBO et 300 TD TURBO 4MATIC font preuve d'un tempérament habituellement réservé aux modèles essence. Leur 6 cylindres turbodiesel est comparable à un moteur essence de par sa spontanéité et sa souplesse. Il atteint son couple maxi de 273 Nm dès 2400 tr/mn. Grâce à une valve de régulation, le turbocompresseur délivre une pression de suralimentation constante dès 2000 tr/mn.

Préchauffage du carburant

Lorsque la température extérieure descend au-dessous d'une valeur préprogrammée, le carburant traverse un échangeur de chaleur avant d'atteindre le filtre à gazole. Cela évite les flocons de paraffine qui colmatent le filtre.

Boîte automatique

Les modèles essence sont disponibles avec boîte automatique 4 rapports (option). Celle-ci offre deux programmes pouvant être sélectionnés à l'aide d'un commutateur sur la console de commande : S comme Standard, E comme Economique. En position S, la boîte passe les vitesses tout à fait normale-



Les bougies de préchauffage du système de démarrage rapide.

ment, tandis qu'en mode E, la montée des rapports s'effectue à des régimes plus bas. La conduite est alors plus axée sur le confort, le niveau de bruit et la consommation sont réduits. Les 280 TE et 320 TE sont également livrables avec une boîte automatique 5 vitesses. Les rapports ont été définis de manière à ce que la vitesse maxi puisse être atteinte en cinquième.

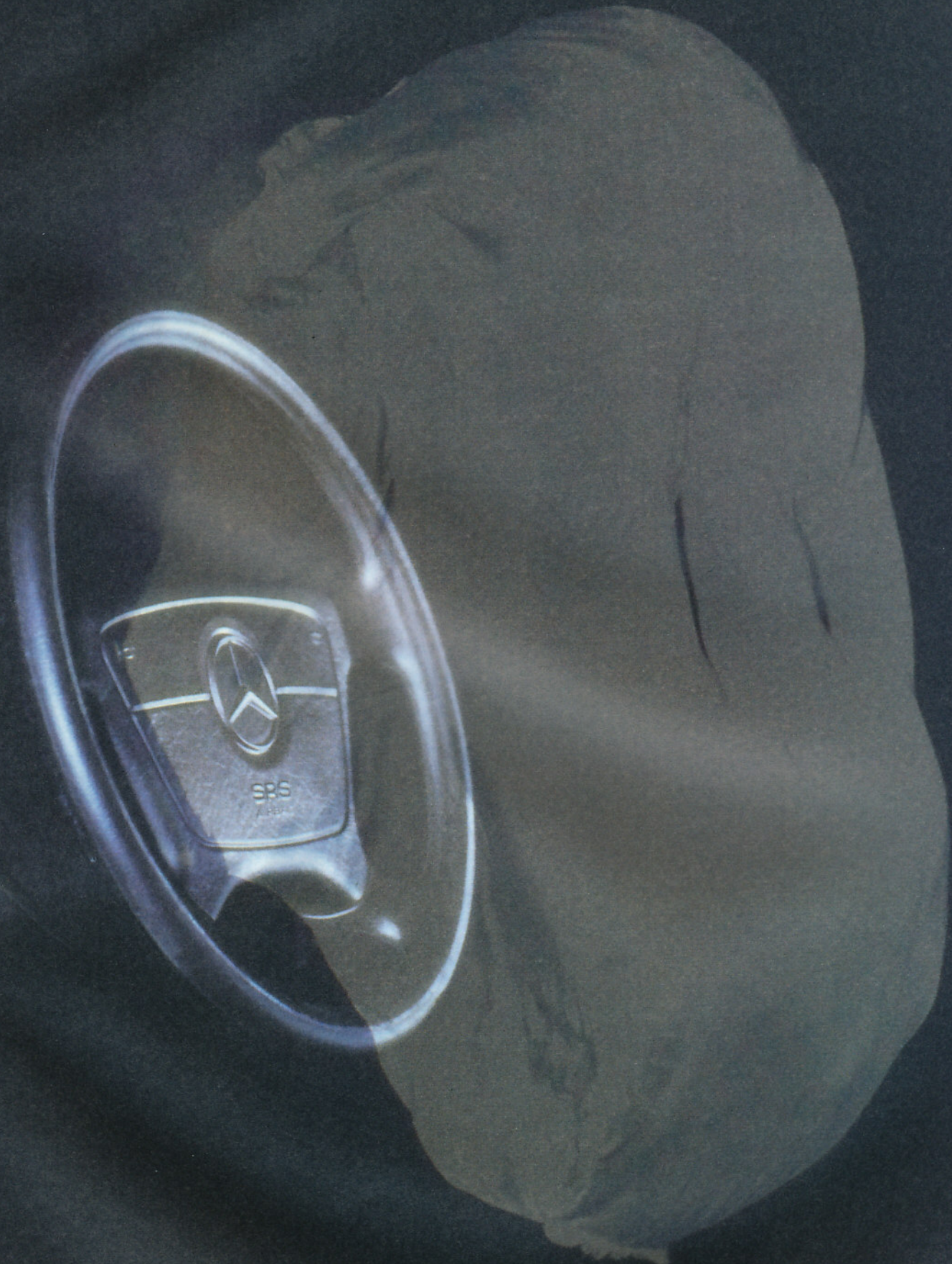
Boîte mécanique 5 rapports

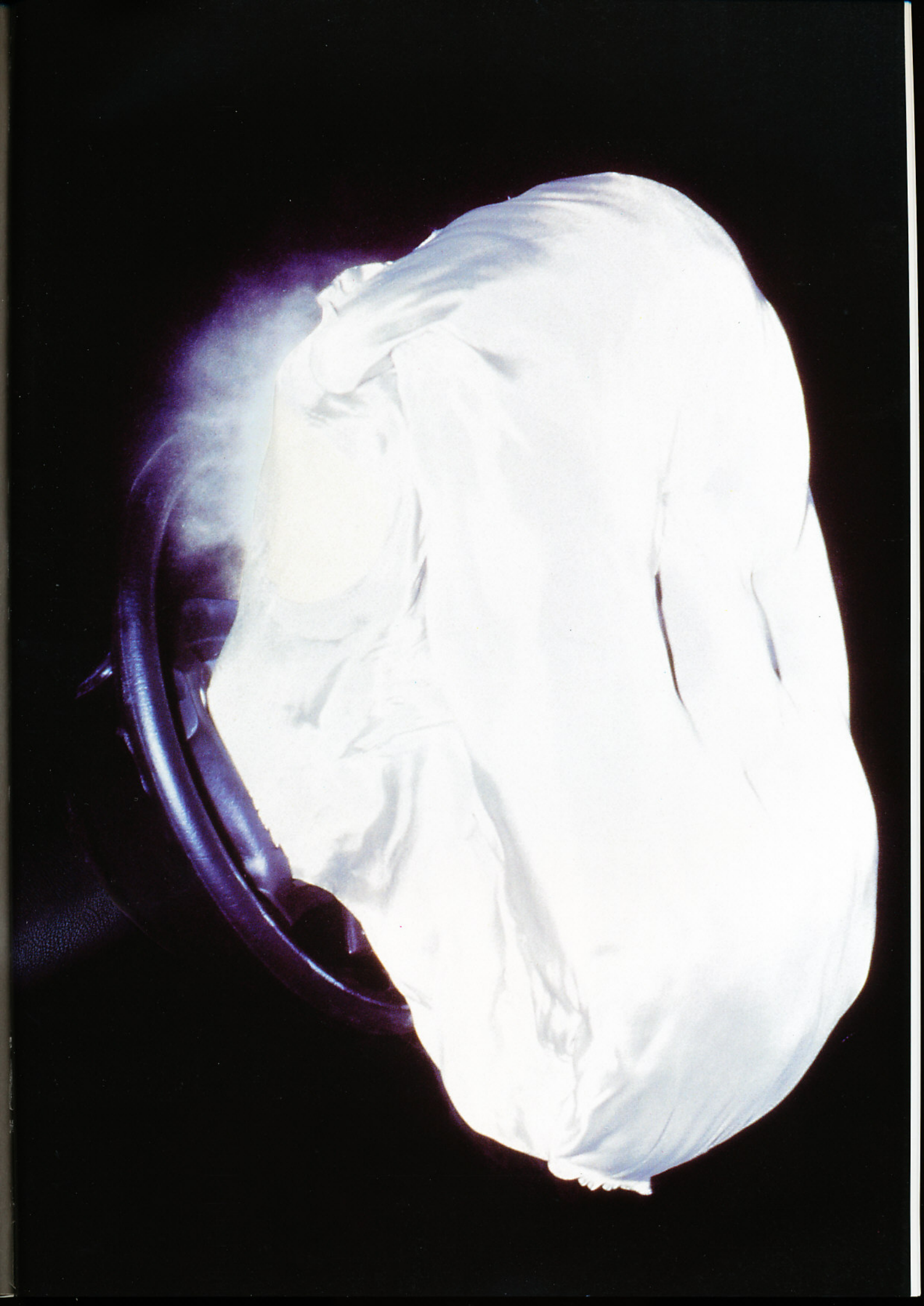
Les modèles T sont équipés de série d'une boîte mécanique 5 vitesses parfaitement étagée. Comme sur la boîte automatique 5 vitesses, les rapports ont été définis de manière à ce que la vitesse maxi puisse être atteinte en cinquième.

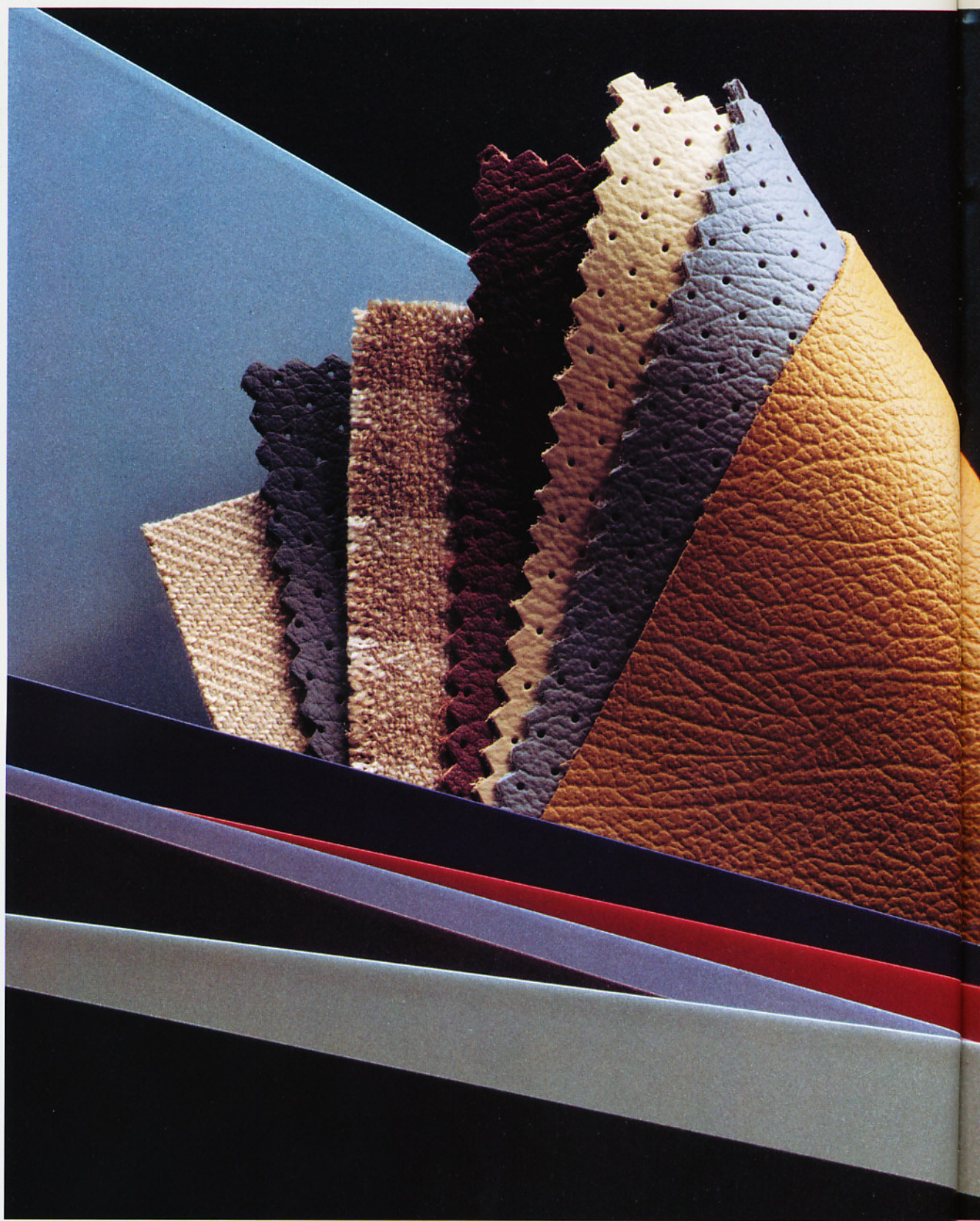
Silent-blocs hydrauliques

Afin d'amortir les vibrations du moteur, les modèles T sont dotés de silent-blocs hydrauliques à la place des silent-blocs en caoutchouc habituels. Résultat : le moteur « baigne » pratiquement dans l'huile. Ceci réduit les vibrations et rend la conduite plus agréable et confortable.

A l'aide d'un sélecteur, vous pouvez choisir entre deux programmes (S et E) comme sur les modèles essence à boîte automatique.









Peintures de série

Du blanc arctique au noir, vous pouvez choisir votre couleur favorite parmi six peintures de série.



blanc arctique



ivoire clair



noir

Peintures métallisées

Vous pouvez aussi commander votre modèle T dans l'une de ces quatorze peintures métallisées (livrables sur demande).



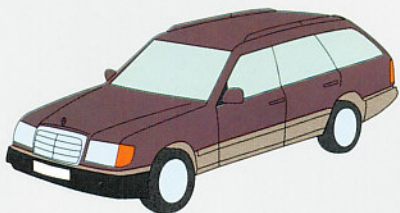
argent cendré



havane



bornite



gris anthracite

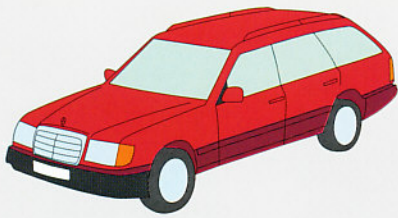


bleu pacifique

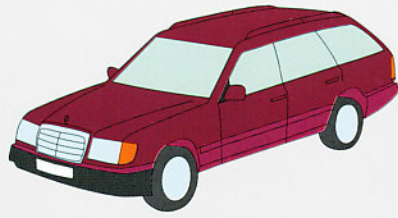


noir métal

Les éventuelles différences de teintes sont dues aux techniques d'impression.



rouge vif



bordeaux



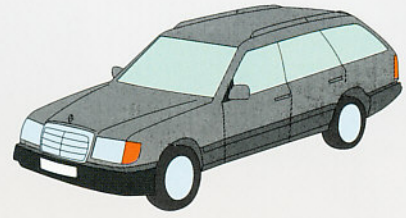
bleu foncé



argent adamantin



bleu perle



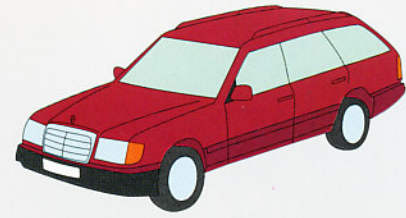
gris nacré



vert cristal



malachite



almandine



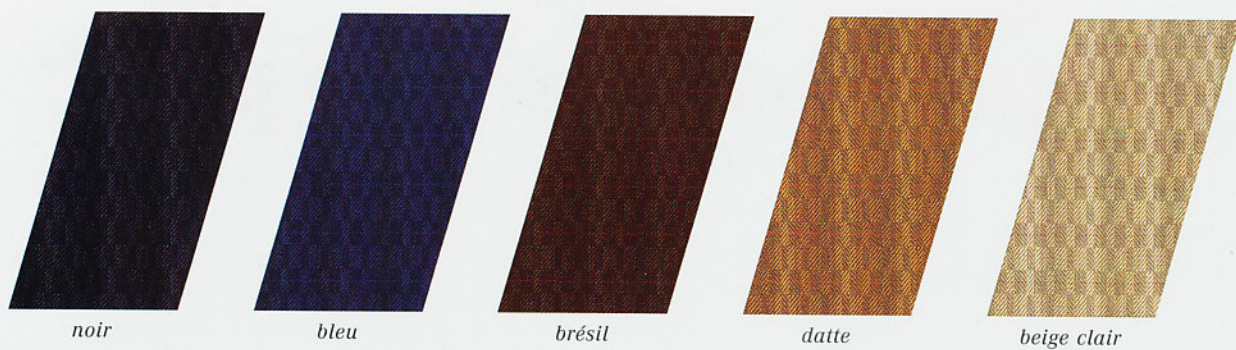
béryl



alezan

Équipement intérieur

Tissu



MB-Tex



Cuir



Tissu à carreaux



Les éventuelles différences de teintes sont dues aux techniques d'impression.



vert pin



grenat



gris



Tissu



Tissu à carreaux



vert pin



grenat



gris



MB-TEX



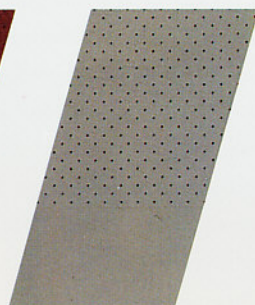
Cuir



vert pin



grenat



gris



Tissu à carreaux Sportline



Cuir Sportline

L'équipement de série des modèles T.

Trains AV-AR

Suspension AV à jambes amortissantes avec triangles obliques et géométrie antiplongée; déport négatif; suspension AR multibras avec 5 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 l'essieu arrière.

Freins

Système de freinage assisté à double circuit; servofrein à dépression; ABS de série; disques à étrier flottant à l'avant; 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 des deux circuits et de l'ABS sur le tableau de bord; indicateur d'usure des garnitures de freins.

Direction/air-bag conducteur

Direction assistée; amortisseur de direction; volant avec plaque rembourrée de grande dimension et air-bag intégré; pot antichoc déformable; colonne de direction déformable; mécanisme de direction placé loin derrière l'essieu AV.

Carrosserie

Carrosserie tout acier autoporteuse; habitacle indéformable, résistant à la torsion (cellule de sécu-

rité); parties AV et AR absorbant les chocs; quatre portes et hayon arrière avec deux amortisseurs pneumatiques intégrés au pavillon; bandeaux latéraux lisses et pare-chocs élastiques en matière synthétique à l'avant et à l'arrière; rampes de pavillon pour la fixation d'autres porte-bagages.

Sièges

Sièges ergonomiques, avec incurvation latérale prononcée; suspension des sièges adaptée à la suspension du véhicule; sièges avant avec réglage en approche et en inclinaison du dossier; 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 appuie-tête de sécurité réglables en hauteur à l'aide d'une molette à l'avant; trois appuie-tête à l'arrière; sur la banquette arrière, deux ceintures trois points à enrouleur et une ceinture abdominale au centre; banquette rabattable (2/3 à gauche, 1/3 à droite); assises arrière pouvant être facilement retirées grâce à un système de verrouillage rapide.

Chauffage/aération

Admission continue d'air chaud ou frais sans courants d'air; 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.

Vitrage

Glaces latérales et lunette arrière en verre de sécurité; pare-brise en verre de sécurité feuilleté; lave-glace électrique à deux doubles buses chauffantes; essuie-glace panoramique à commande télescopique à deux vitesses et balayage intermittent, actionné par commodo au volant; essuie-lave-glace de lunette arrière commandé par contacteur sur la console centrale, ou automatiquement; lunette arrière chauffante avec système de coupure automatique.

Eclairage

Projecteurs rectangulaires avec feux de position, feux de croisement asymétriques, feux de route, antibrouillards à halogène; vibreur 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; feux de brouillard; éclairage de la plaque d'immatriculation; éclairage en continu des instruments; plafonnier à relais temporisé et lampe de lecture pour pas-

sager avant ; plafonniers arrière ; éclairage du cendrier, de la boîte à gants, des commandes de chauffage et d'aération, du bouton rotatif d'éclairage ; symbole clignotant « Attachez vos ceintures ».

Équipement de signalisation

Clignotants à rappel automatique et contact à impulsion pour signaux de dépassement par commodo au volant ; avertisseur sonore ; appel de phares ; feux de détresse.

Serrures

Serrures à tenon conique à toutes les portes latérales ; sécurité enfants aux portes arrière ; serrure de sécurité sur le hayon avec assistance de fermeture électromécanique et sécurité enfants ; 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 et la boîte à gants ; clé auxiliaire pour les portes et l'antivol de direction.

Instruments et témoins de contrôle

Planche de bord rembourrée à déformation progressive ; indicateur

de vitesse ; compte-tours ; manomètre d'huile-moteur ; indicateur de niveau de carburant ; indicateur de température de liquide de refroidissement ; témoins de fonctionnement pour le système antiblocage ABS, le frein de stationnement, la charge de la batterie, les clignotants, les feux de route, le feu arrière de brouillard et la réserve de carburant ; indicateur d'usure des garnitures de freins ; montre à quartz ; totalisateur kilométrique ; compteur kilométrique journalier ; témoin de contrôle du niveau d'huile-moteur, du liquide de freins, du liquide de refroidissement et de l'eau du lave-glace ; témoin de défaillance des ampoules de l'éclairage extérieur. Sur les diesels : témoin de contrôle de préchauffage.

Divers

Console centrale, planche de bord et intérieurs de portes plaqués de bois précieux ; vide-poches entre les sièges avant ; vide-poches sur chaque porte et poches aumônières au dossier des sièges avant ; boîte à gants verrouillable avec amortisseur ; rétroviseur intérieur panoramique jour/nuit ; deux rétroviseurs extérieurs chauffants réglables électriquement de l'intérieur, verre

anti-éblouissant ; trois pare-soleil rembourrés, miroir de courtoisie en métal côté passager ; trois poignées de maintien fixées au cadre de pavillon ; patères aux poignées arrière ; accoudoir rembourré avec poignée sur les portes ; cendrier avant avec allume-cigare, ouverture par effleurement ; cendriers rabattables à l'arrière ; moquette velours fin à l'avant et à l'arrière ; compartiment de rangement sous le plancher arrière ; anneaux de remorque à l'avant et à l'arrière ; triangle de présignalisation ; nécessaire de premiers secours ; capacité du réservoir de carburant env. 72 l.

Modèles 4 MATIC

Transmission intégrale à commande électronique avec deux blocages de différentiel et système antiblocage ABS intégré. Trois niveaux d'intervention automatique en fonction des conditions d'adhérence :
 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 fonctionnement de la transmission 4MATIC sur le tableau de bord.



Les modèles essence.

Moteur

200 TE : moteur 4 cyl. en ligne 16 soupapes de 1998 cm³ (100 kW/136 ch à 5500 tr/mn) ; gestion moteur P avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; régulation de la pression de la tubulure d'admission ; syst. d'allumage cartographique (bobine haute tension à double étincelle).

220 TE : moteur 4 cyl. en ligne 16 soupapes de 2199 cm³ (110 kW/150 ch à 5500 tr/mn) ; syst. d'injection tout électron. avec débitmètre d'air à film chaud (gestion moteur HFM) avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; régulation anti-déto-

nation ; syst. d'allumage cartographique (bobine haute tension à double étincelle).

280 TE : moteur 6 cyl. en ligne 24 soupapes de 2799 cm³ (145 kW/197 ch à 5500 tr/mn) ; syst. d'injection tout électron. avec débitmètre d'air à film chaud (gestion moteur HFM) avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; régulation anti-détonation ; syst. d'allumage cartographique (bobine haute tension à double étincelle).

300 TE 4MATIC : moteur 6 cyl. en ligne 12 soupapes de 2960 cm³ (132 kW/180 ch à 5700 tr/mn) ; syst.

d'injection mécanique électron. KE avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; allumage électron. à commande cartographique (EZL) ; encclenchement autom. de la traction AV selon les conditions de service.

320 TE : moteur 6 cyl. en ligne 24 soupapes de 3199 cm³ (162 kW/220 ch à 5500 tr/mn) ; syst. d'injection tout électron. avec débitmètre d'air à film chaud (gestion moteur HFM) avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; régulation anti-détonation ; syst. d'allumage cartographique (bobine haute tension à double étincelle).

	200 TE	220 TE	280 TE	300 TE 4MATIC
Nombre de cylindres	4	4	6	6
Alésage/course (mm)	89,9/78,7	89,9/86,6	89,9/73,5	88,5/80,2
Cylindrée totale (cm ³)	1998	2199	2799	2960
Puissance nominale en kW à tr/mn*	100/5500	110/5500	145/5500	132/5700
Couple nominal en Nm à tr/min*	190/4000	210/4000	270/3750	255/4400
Compression	9,6	10,0	10,0	9,2
Remplissage d'huile dans bloc-cylindres maxi/mini (Liter)	5,5/3,5	5,5/3,5	7,0/5,0	6,25/4,25
Capacité du système de refroidissement (l)	8,5	8,5	9,0	9,0
Alternateur	14 V/70 A	14 V/70 A	14 V/90 A	14 V/70 A
Batterie	12 V/62 Ah	12 V/62 Ah	12 V/62 Ah	12 V/62 Ah
Vitesse maxi	env. 188 km/h	env. 198 km/h	env. 218 km/h	env. 204 km/h
Pneumatiques	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 V	195/65 R 15 91 V
Carburant	Carburant super sans plomb (DIN 51607)			
Consommation de carburant en l/100 km**				
en cycle urbain	11,9	12,2	14,8	14,6
à 90 km/h	7,0	7,3	8,3	10,0
à 120 km/h	8,8	9,2	10,3	12,3
Capacité du réservoir (l)	env. 72	env. 72	env. 72	env. 72
dont réserve	env. 9	env. 9	env. 9	env. 9
Diamètre de braquage (m)	11,3	11,3	11,3	12,15
Poids à vide, en ordre de marche (kg) ***	1470	1480	1590	1670
Poids total autorisé (kg)	2120	2130	2200	2260

* La puissance indiquée selon les directives communautaires est effectivement disponible à l'embrayage après déduction de celle absorbée par les organes auxiliaires.

** Selon CEE/80/1268.

Les modèles diesel.

Moteur

250 TD : moteur 5 cyl. en ligne de 2497 cm³ ; (69 kW/94 ch à 4600 tr/mn) ; chambre de précombustion ; pompe d'injection en ligne à 5 pistons ; régulateur centrifuge avec syst. de coupure pneumatique ; élévation autom. du régime de ralenti.

300 TD : moteur 6 cyl. en ligne de 2996 cm³ ; (83 kW/113 ch à 4600 tr/mn) ; chambre de précombustion ; pompe d'injection en ligne à 6 pistons ; régulateur centrifuge avec syst. de coupure pneumatique ; régulation électron. du régime de ralenti.

300 TD TURBO : moteur 6 cyl. en ligne de 2996 cm³ ; (108 kW/147 ch à 4600 tr/mn) ; chambre de précombustion ; pompe d'injection en ligne à 6 pistons ; régulateur centrifuge avec syst. de coupure pneumatique ; régulation électron. du régime de ralenti.

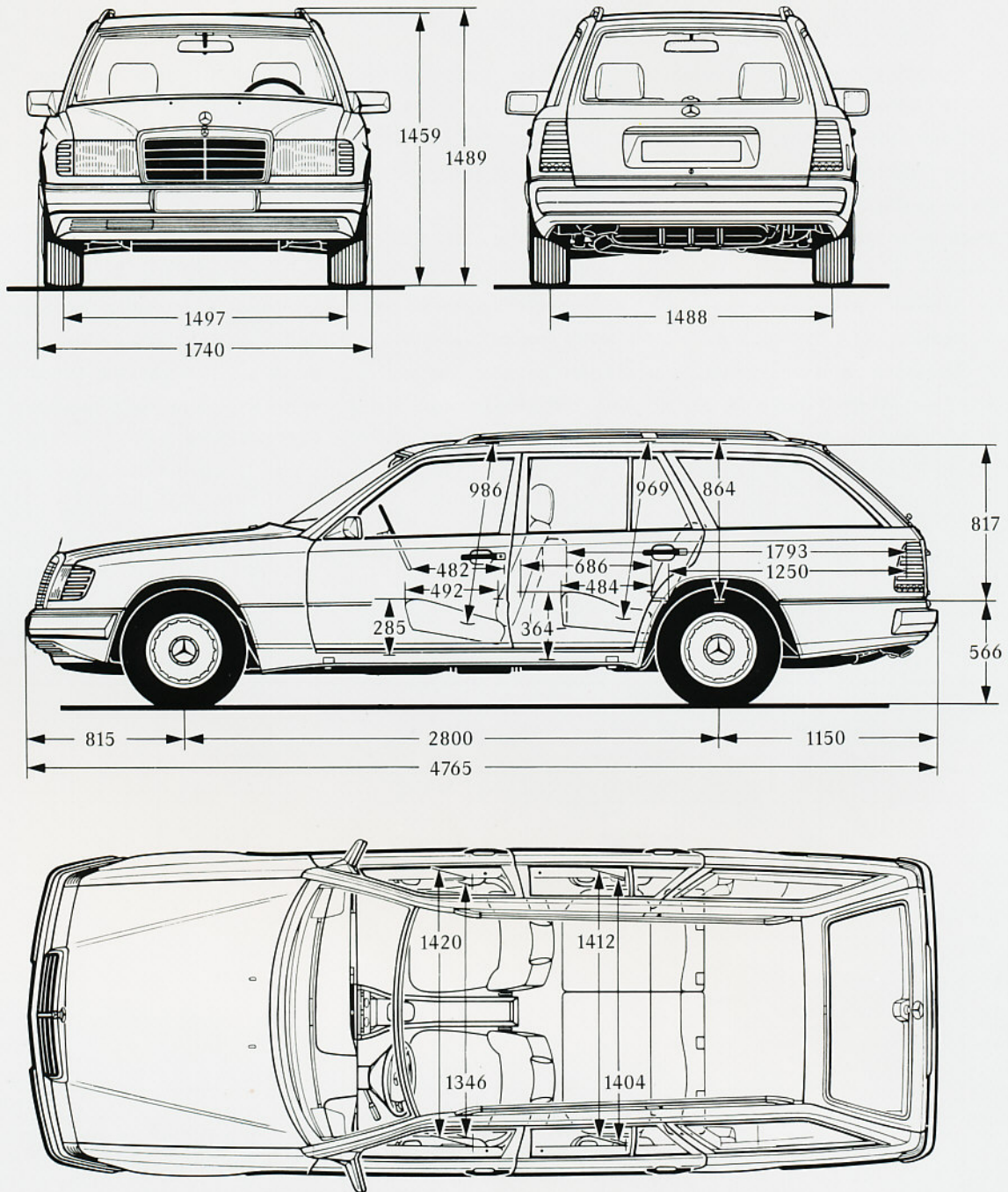
300 TD TURBO 4MATIC : moteur 6 cyl. en ligne de 2996 cm³ ; (108 kW/147 ch à 4600 tr/mn) ; chambre de précombustion ; pompe d'injection en ligne à 6 pistons ; régulateur centrifuge avec syst. de coupure pneumatique ; régulation électron. du régime de ralenti ; turbocompresseur.

300 TD TURBO 4MATIC : moteur 6 cyl. en ligne de 2996 cm³ ; (108 kW/147 ch à 4600 tr/mn) ; chambre de précombustion ; pompe d'injection en ligne à 6 pistons ; régulateur centrifuge avec syst. de coupure pneumatique ; régulation électron. du régime de ralenti ; turbocompresseur ; enclenchement autom. de la traction avant selon les conditions de service.

	320 TE	250 TD	300 TD	300 TD TURBO	300 TD TURBO 4MATIC
C	6	5	6	6	6
	89,9/84,0	87,0/84,0	87,0/84,0	87,0/84,0	87,0/84,0
	3199	2497	2996	2996	2996
	162/5500	69/4600	83/4600	108/4600	108/4600
	310/3750	158/2800	191/2800	273/2400	273/2400
	10,0	22,0	22,0	22,0	22,0
	7,0/5,0	5,0/3,5	6,0/4,0	6,5/4,5	6,5/4,5
	9,0	9,0	9,0	10,0	10,0
	14 V/90 A	14 V/55 A	14 V/55 A	14 V/70 A	14 V/70 A
	12 V/62 Ah	12 V/74 Ah	12 V/74 Ah	12 V/74 Ah	12 V/74 Ah
	env. 225 km/h	env. 165 km/h	env. 180 km/h	env. 195 km/h	env. 188 km/h
V	195/65 ZR 15	195/65 R 15 91 T	195/65 R 15 91 T	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H
		gazole (DIN 51601)			
	15,1	9,5	9,9	9,4	10,2
	8,8	5,8	5,9	6,9	7,5
	10,9	7,8	7,8	8,9	9,7
	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	11,3	12,15
	1590	1510	1560	1600	1710
	2200	2160	2210	2235	2330

*** 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 01-09-1992.

