



LES BERLINES DE LA CLASSE E MERCEDES-BENZ



Nous avons toujours été en avance sur notre temps.

Philosophie

2

Compétition

4

R & D

5

Qualité

6

Compatibilité avec l'environnement

8

S.A.V.

10

Les berlines de la Classe E.

12

Les richesses intérieures
des berlines de la Classe E.

30

Chaîne cinématique

32

Sécurité

36

Compatibilité avec l'environnement

38

Confort

40

Équipement sport

43

L'équipement de série des berlines de la Classe E.

Équipement de base

44

Les modèles diesel.

Caractéristiques techniques

46

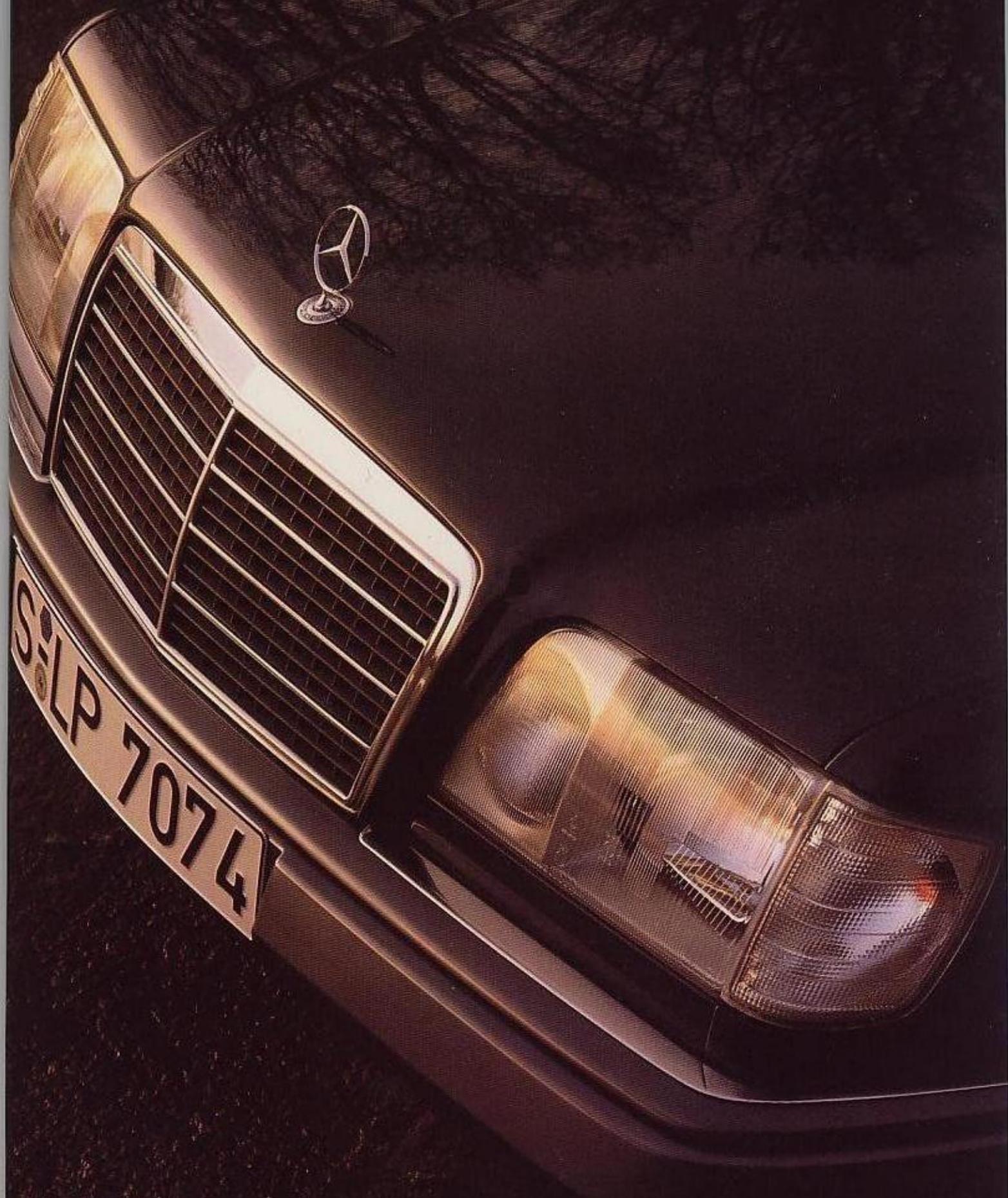
Les modèles essence.

Caractéristiques techniques

48

Dimensions

50



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

La Mercedes 300 SE version longue de 1964.

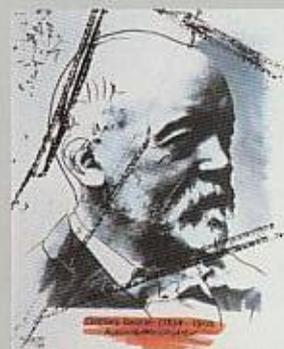




Il y a plus de 100 ans, Carl Benz inventait l'automobile.

dans tous les domaines 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 60. Aujourd'hui, nous installons des ABS de la 4ème génération ! Nos recherches visent non seulement à servir le progrès



A cette époque, Gottlieb Daimler avait la même idée.

technique, mais également à protéger l'environnement. Pour nous, l'écologie ne se borne pas 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 circuits. Ainsi, entre 1989 et 1991, Mercedes



En 1994, la Classe C fait une entrée remarquée au Championnat d'Allemagne de Supertourisme.

a été sacré deux fois champion du monde des Sport-Prototypes. En Championnat d'Allemagne de Supertourisme (DTM), la 190 E a remporté plus de succès que n'importe quelle autre voiture. Son successeur, la version de compétition de la Classe C qui a fait ses débuts en 1994, perpétue déjà cette série de victoires que nous devons à une collaboration de longue date avec AMG. En Formule 1 aussi, l'union fait la force grâce à notre partenaire attitré : l'écurie Sauber. Nous connaissons déjà le résultat : un échange précieux d'expérience qui permet aussi à nos voitures de série de rester en tête.



La plus grande richesse d'une entreprise est le capital d'idées et d'innovations de son personnel. Anticiper les problèmes et leur trouver une parade avant même qu'ils n'apparaissent, telle est la philosophie qui a notamment conduit au développement du véhicule expérimental F 100 Mercedes-Benz. Synthèse de réflexions sur la sécurité, les économies d'énergie, le confort et l'avenir des transports, ce prototype intègre toutes les exigences qui seront posées aux futures générations de véhicules et qui font appel à

un sens aigu des responsabili-

tés. Deuxième exem-

ple : la Mercedes

C 112. Là, nos

techniciens ont

mis au point un

système d'amortissement

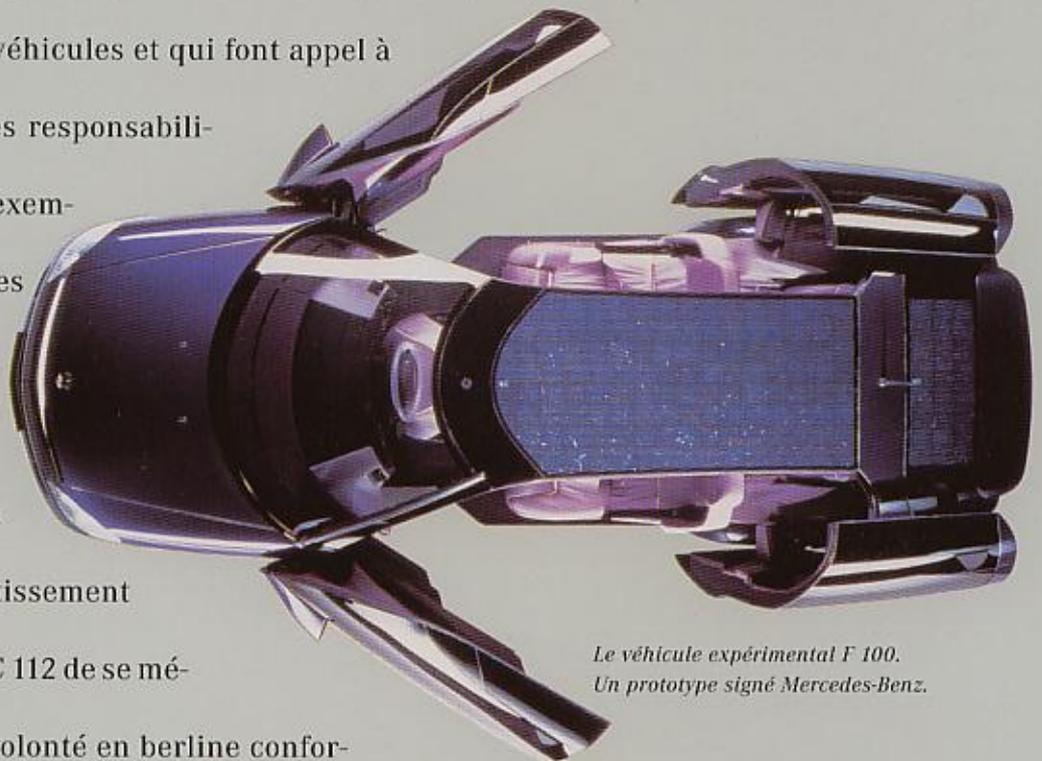
permettant à la C 112 de se mé-

tamorphoser à volonté en berline confort-

able ou en vraie voiture de sport. Baptisé ABC (Automatic Body Control), ce sys-

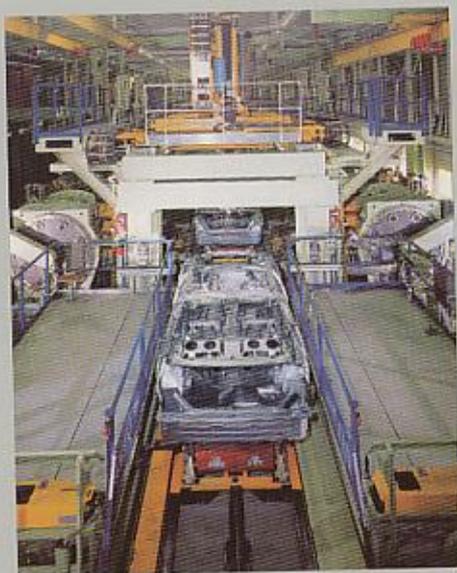
tème adapte automatiquement l'amortissement à l'état de la chaussée ainsi qu'aux mouvements du véhicule en virage, à l'accélération ou au freinage.

Certes, la recherche nécessite de lourds investissements, mais ceux-ci sont justifiés. Ce sont ces travaux qui nous permettront de profiter longtemps encore - et de manière responsable - des avantages indéniables du transport individuel.



*Le véhicule expérimental F 100.
Un prototype signé Mercedes-Benz.*

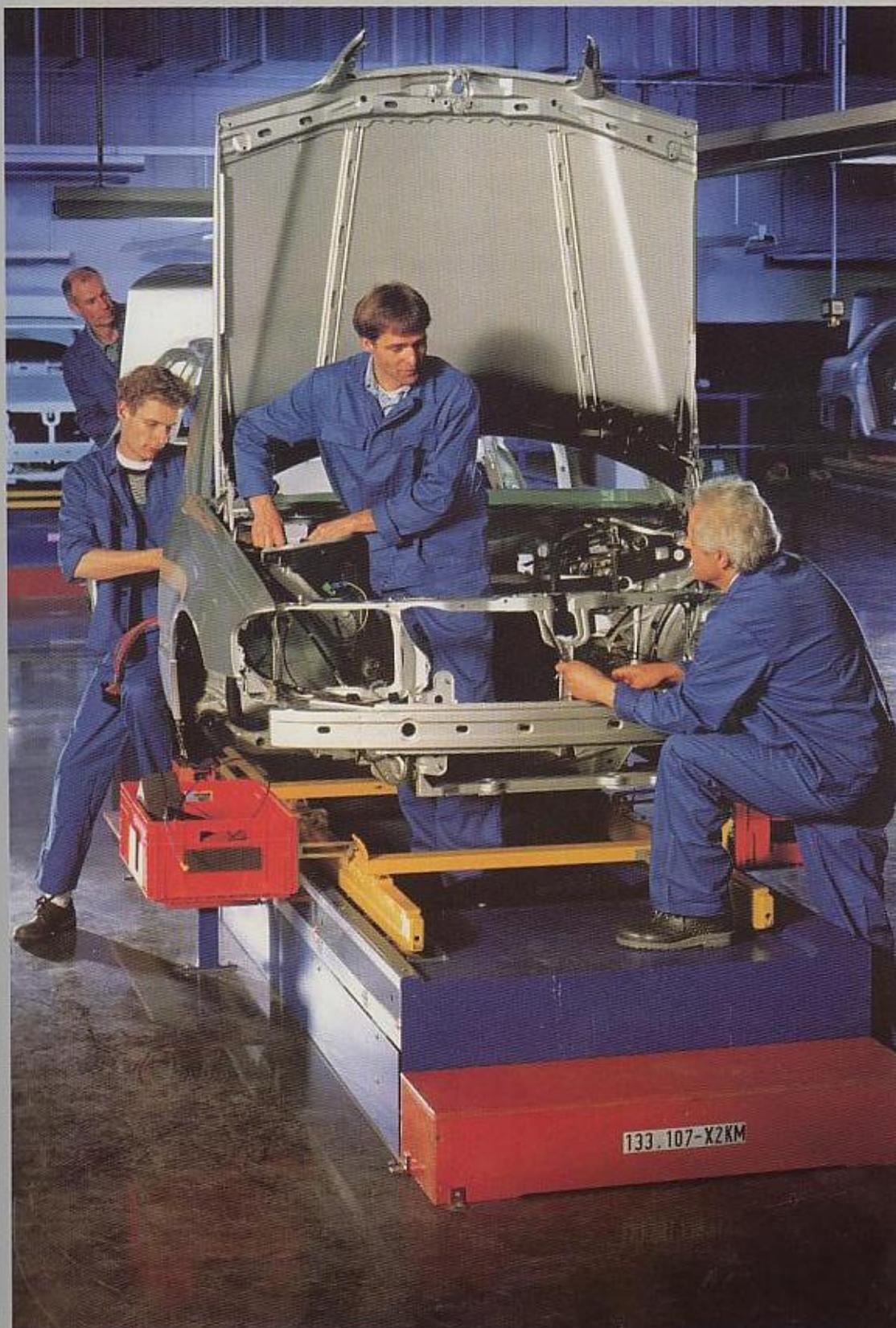
La qualité d'une voiture est déterminée dès le stade de la conception. C'est pourquoi, chez Mercedes-Benz, nous préférons prendre notre temps pendant la phase d'études. Ainsi, toutes les pièces qui composent une Mercedes doivent passer avec succès de nombreux examens avant d'être fabriquées en série. 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 plus, conformément à notre mentalité souabe qui veut que nous allions au fond des choses, nous ne concevons pas nos véhicules dans le seul respect des dispositions



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

légales, mais aussi de 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. Certaines d'entre elles, comme les zones à déformation prédéfinie, ont été adoptées par d'autres constructeurs, d'autres restent des exclusivités Mercedes. 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.



Plus agréable, le travail en équipe profite également au véhicule : une motivation maxi pour une qualité maxi.

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 voi-

ture doit tenir compte non seulement de son conducteur, mais aussi et

surtout de l'environnement. Chez Mercedes, l'écologie inter-

vient dès la planification des installations de produc-

tion. Là, nous recherchons sans cesse des solu-

tions nouvelles, non polluantes. Ainsi, en

1983, nous avons commencé à étudier des

méthodes de mise en peinture plus éco-

logiques. Résultat : la part des solvants

nocifs est aujourd'hui minimale. D'ici

quelques années, nous n'emploierons

plus que des peintures aqualites. Ce

n'est pas l'eau cette fois-ci, mais le gaz

naturel qui nous a aidés à rendre plus

propre notre centrale thermique de Sindel-

fingen : ses émissions de dioxyde de soufre ont

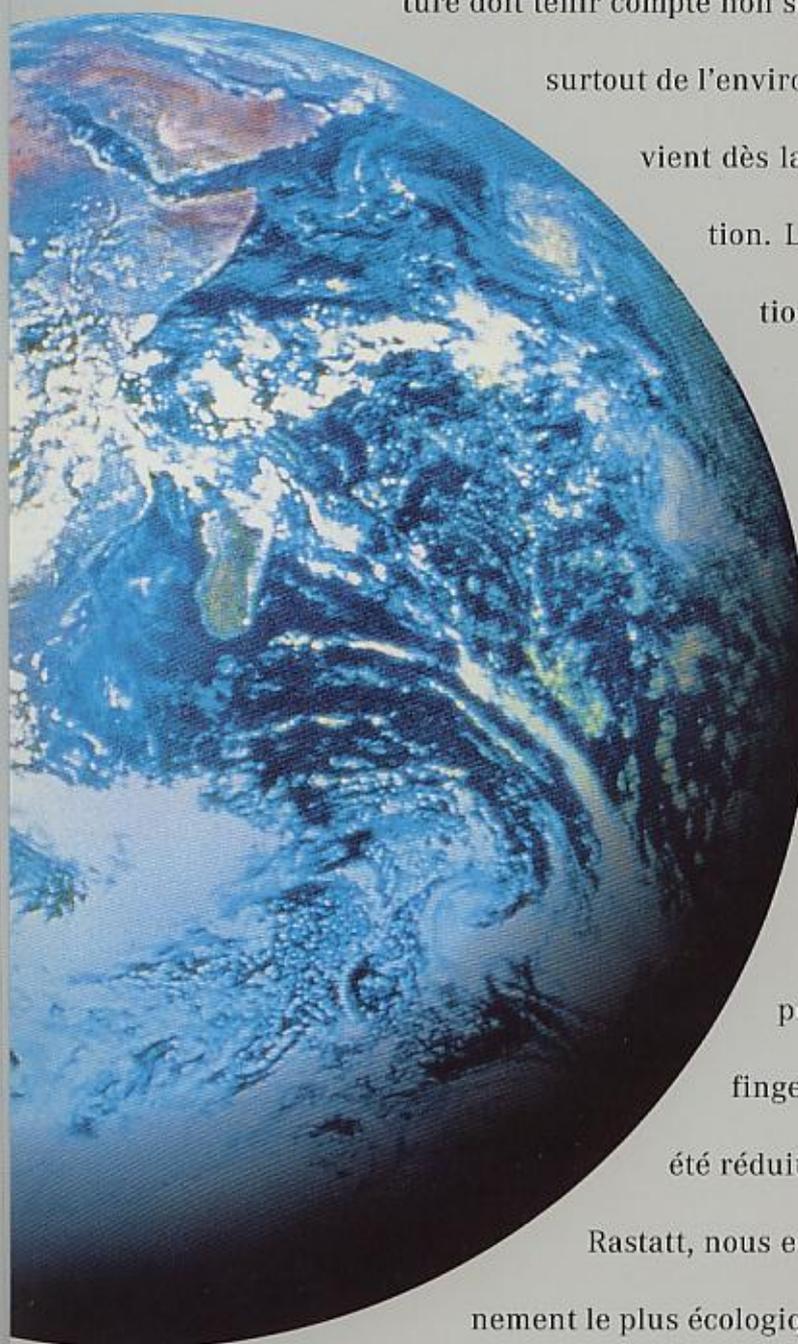
été réduites de plus de 90%. Quant à notre usine de

Rastatt, nous en avons fait le centre de production certai-

nement le plus écologique au monde en exploitant toutes les tech-

nologies les plus évoluées actuellement disponibles. Bien entendu, nous nous

efforçons également de trouver des solutions permettant de mieux recycler nos

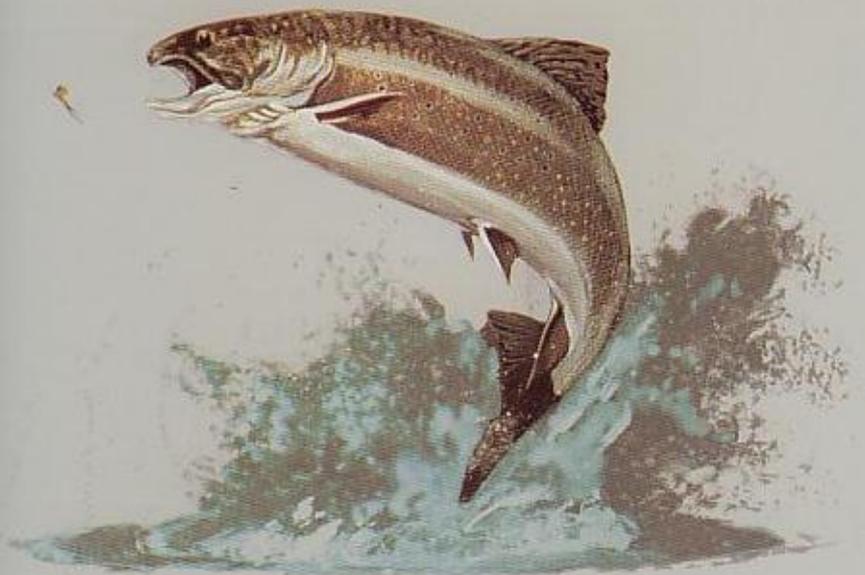


véhicules arrivés en fin de carrière. Ainsi, de plus en plus de pièces en matière plastique sont marquées avant leur montage afin de pouvoir être triées ultérieurement de manière sélective. D'ores et déjà, les talonnettes, les habillages, les tapis inso-



Notre usine de Rastatt est certainement l'une des plus écologiques au monde à l'heure actuelle.

norisants et bien d'autres composants encore sont fabriqués à partir de matières recyclées. Pour le chromage de certaines pièces de carrosserie, nous avons pu réduire les pertes de métal brut de 117 à 12 grammes par mètre carré. Quant à la consommation d'eau claire pour la production, celle-ci est passée de 22 à 4 mètres cubes par unité. Notre objectif est d'arriver à ce que nos usines ne rejettent plus d'eaux usées grâce à un retraitement en circuit fermé. 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.



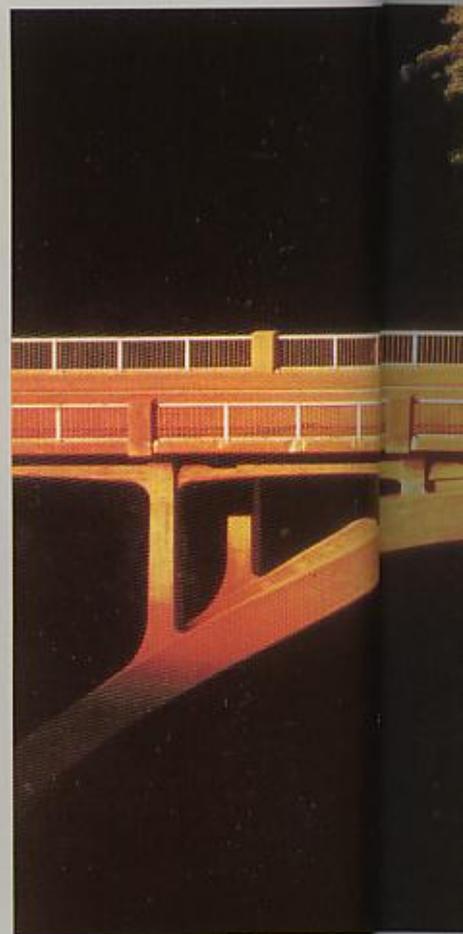
Une Mercedes, c'est tout d'abord une voiture qui vous permet d'arriver à destination aussi frais et dispos qu'à votre départ. Une Mercedes, c'est aussi une sensation de détente avant même de prendre le volant. Il est vrai que nous avons



Vous conduisez votre Mercedes, nous nous chargeons du reste.

mobilisé toute notre énergie pour que rien ne vienne troubler votre sérénité. En effet, votre travail et vos obligations accaparent suffisamment de votre temps précieux pour que l'on puisse raisonnablement vous demander de vous occuper en plus de

vos obligations. Afin de vous épargner également des allées et venues à l'achat de votre Mercedes, Mercedes-Benz Financement vous aide à régler toutes les formalités de financement et de leasing. Même par la suite, votre Mercedes prendra le moins de place possible dans votre agenda. Grâce à leur fiabilité légendaire, les voitures à l'étoile s'attribuent bien souvent les meilleures places dans les statistiques de pannes. Néanmoins, dans le cas - exceptionnel - où votre Mercedes devrait être immobilisée, nous vous proposons une garantie unique qui vous offre pendant quatre ans à compter de la première immatriculation, sans limitation de kilométrage, une assistance immédiate dans toute l'Europe. Il vous suffit pour cela de contacter l'un des quelque 2400 points de service de notre réseau de service après-vente. En outre, si vous devez séjourner à



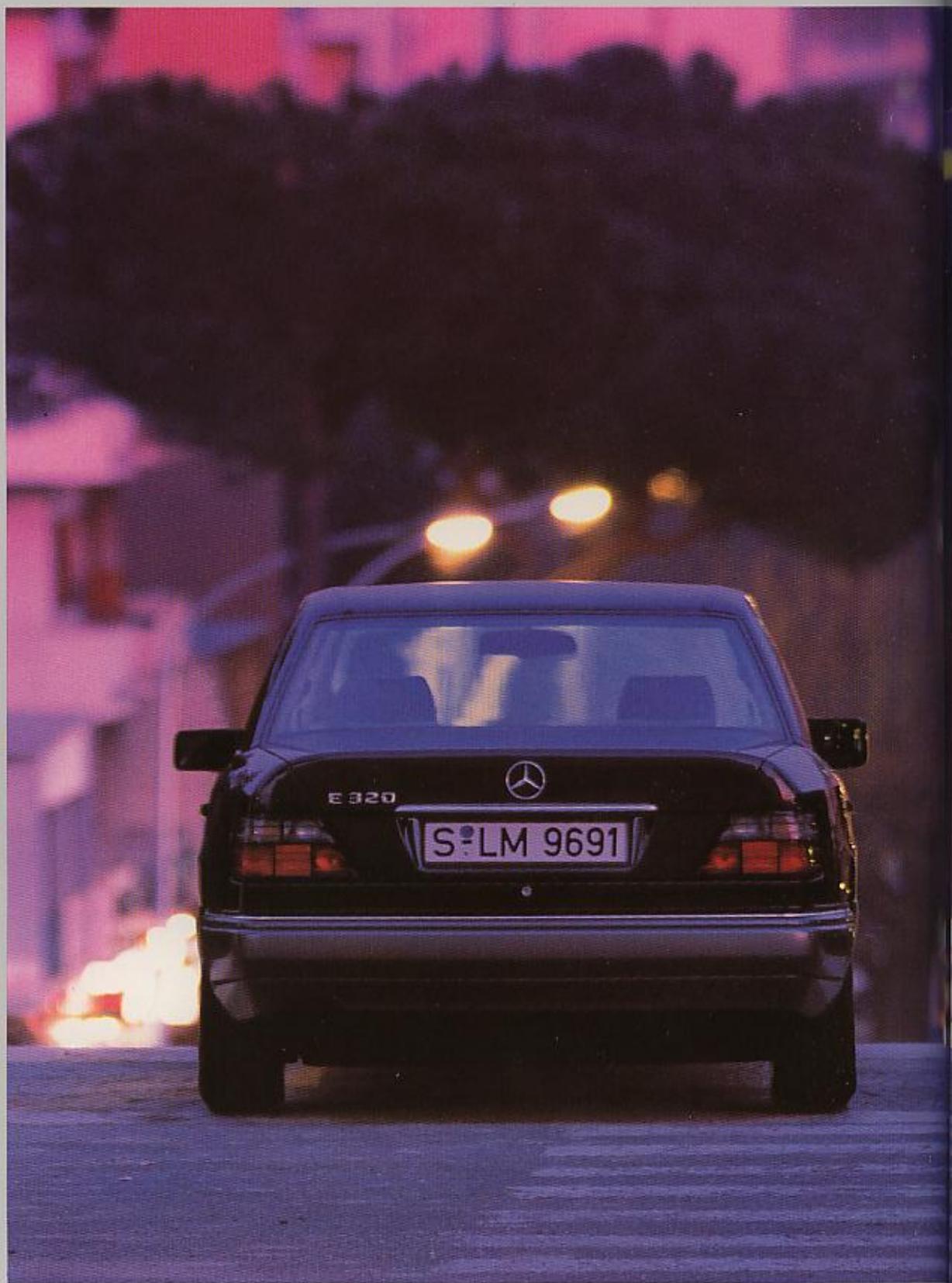
l'hôtel ou poursuivre par exemple votre voyage en taxi ou en voiture de location, cette garantie unique assure un remboursement généreux des frais encourus. Aussi contradictoire que cela puisse paraître, c'est la marque affichant les meilleurs résultats dans les statistiques de pannes qui propose l'un des services d'assistance-dépannage les mieux organisés. Et ce 24 heures sur 24, car les pannes ne surviennent pas nécessairement 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. Dès que votre mobilité se trouve menacée, votre problème devient le nôtre. Parce que la qualité Mercedes passe aussi – et avant tout – par le service après-vente...



Les berlines de la Classe E.

Si votre voiture doit allier la fiabilité, la sécurité et la longévité au confort, au plaisir de conduire et à la compatibilité avec l'environnement, si elle doit en outre vous permettre de réaliser vos désirs les plus personnels, alors vous devriez opter pour une berline de la Classe E Mercedes-Benz. Si notre gamme vedette a fait plus de deux millions et demi d'adeptes depuis son lancement, ce n'est certainement pas un hasard. Sachant que l'immobilisme est généralement synonyme de régression, une maxime qui vaut aussi en construction automobile, nous avons de nouveau actualisé notre gamme intermédiaire afin de la rendre encore plus attrayante. Outre le restylage de la carrosserie, nous avons intégré dans notre programme de motorisations, à côté des moteurs essence multisoupapes présentés à l'automne 1992, deux moteurs diesel à quatre soupapes par cylindre qui animent les modèles E 250 DIESEL et E 300 DIESEL. Les intervalles de maintenance ont été rallongés, d'où une meilleure rentabilité et disponibilité du véhicule, et le programme de peintures et d'équipements est très vaste, ce qui offre des possibilités de choix très diversifiées. Nous ne voulons pas construire n'importe quelle voiture, mais bien VOTRE Mercedes.





*L'arrière de la Classe E : nouveau
pare-chocs, nouveau couvercle de coffre,
nouveaux blocs optiques bicolores.*







Une voiture avec toutes les qualités qui ont fait la réputation de l'étoile : le confort Mercedes, la sécurité Mercedes, le plaisir de conduire Mercedes.



*Difficile de trouver meilleur
refuge sur la route...*



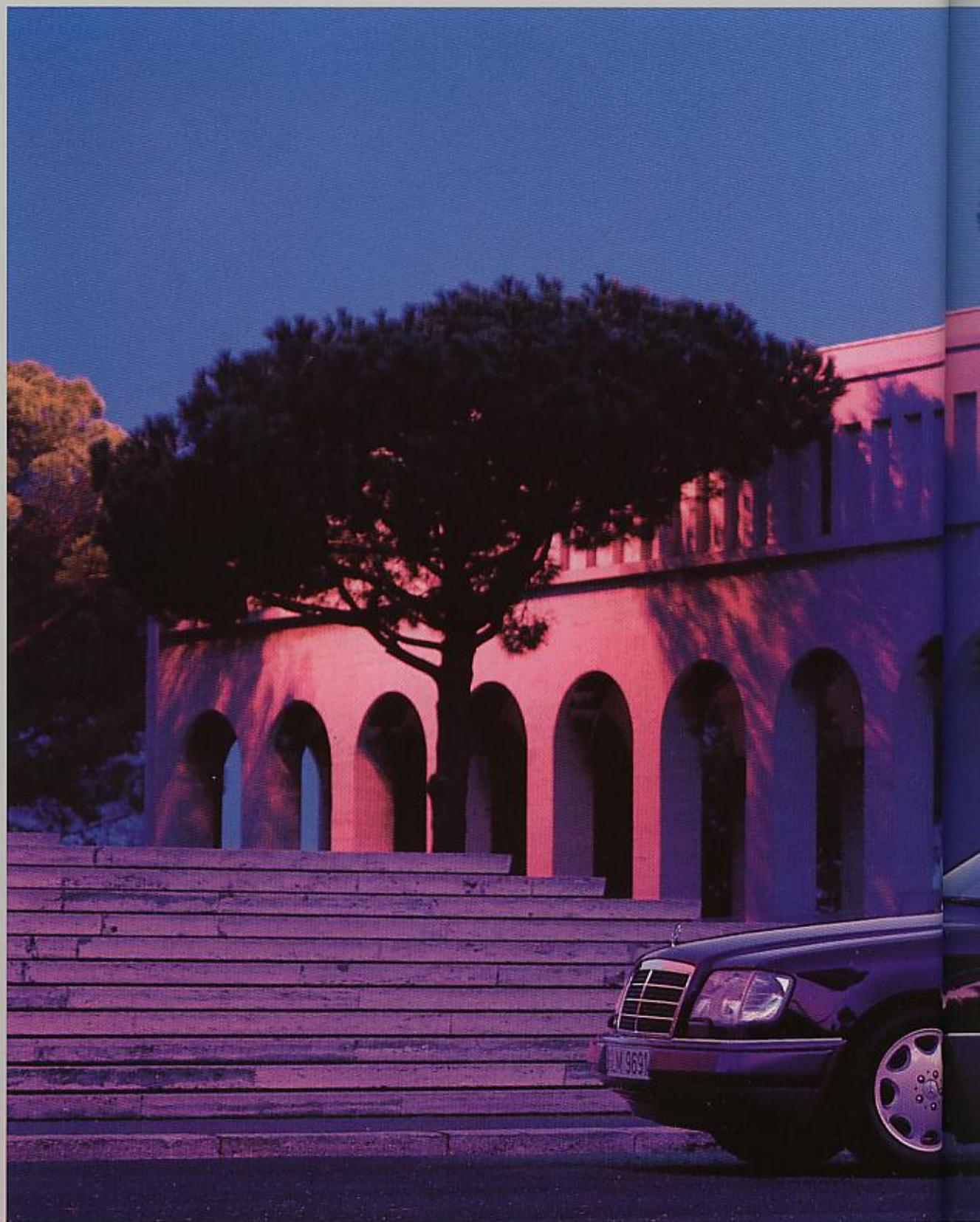
*Pas étonnant quand on sait que
Mercedes est le n°1 de la sécurité
depuis plus de 50 ans.*



Dans la Classe E, le conducteur n'est pas seul à goûter les plaisirs du voyage.



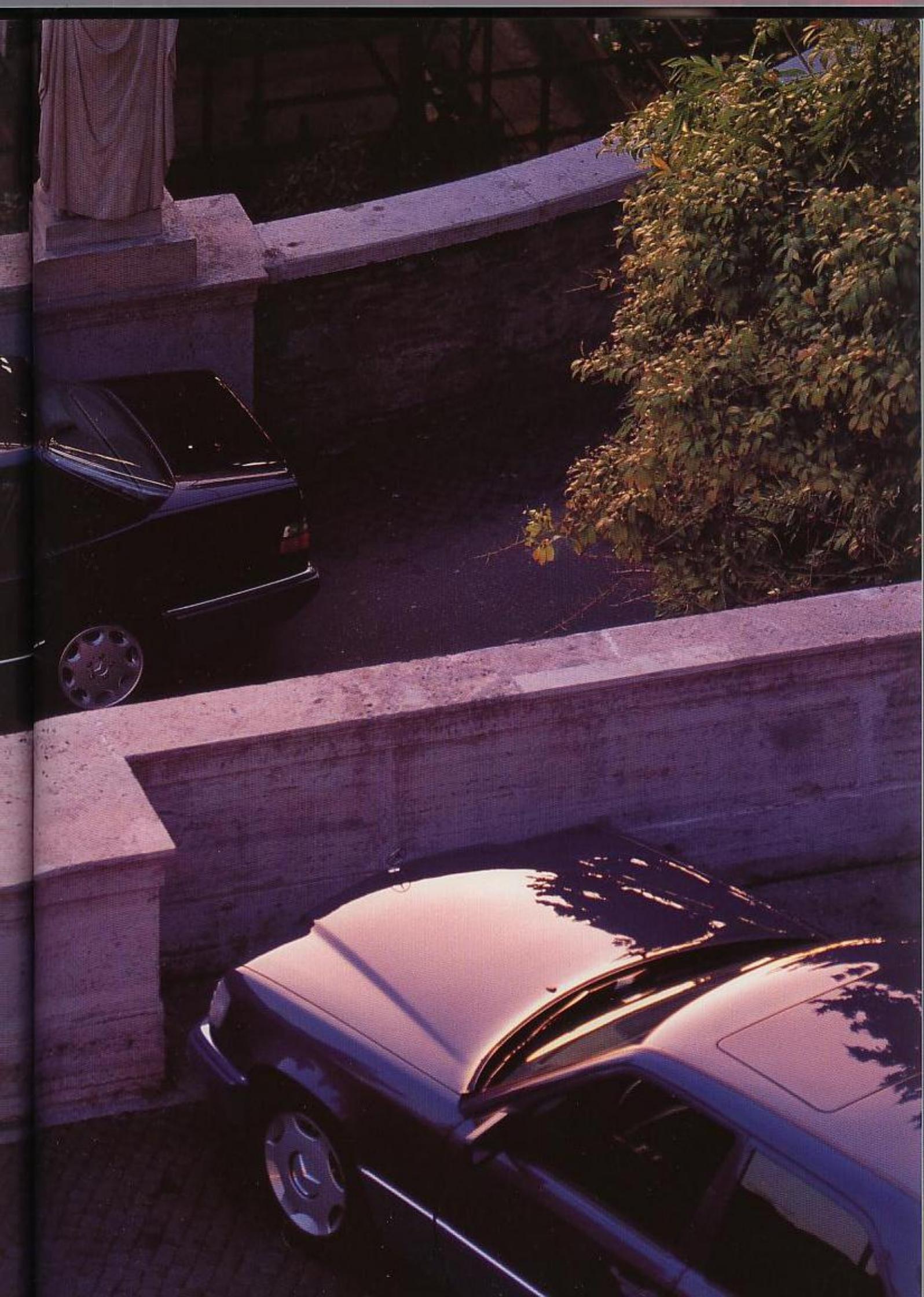
Des sièges ergonomiques et des instruments clairs pour permettre au conducteur de se concentrer sur l'essentiel : la route.

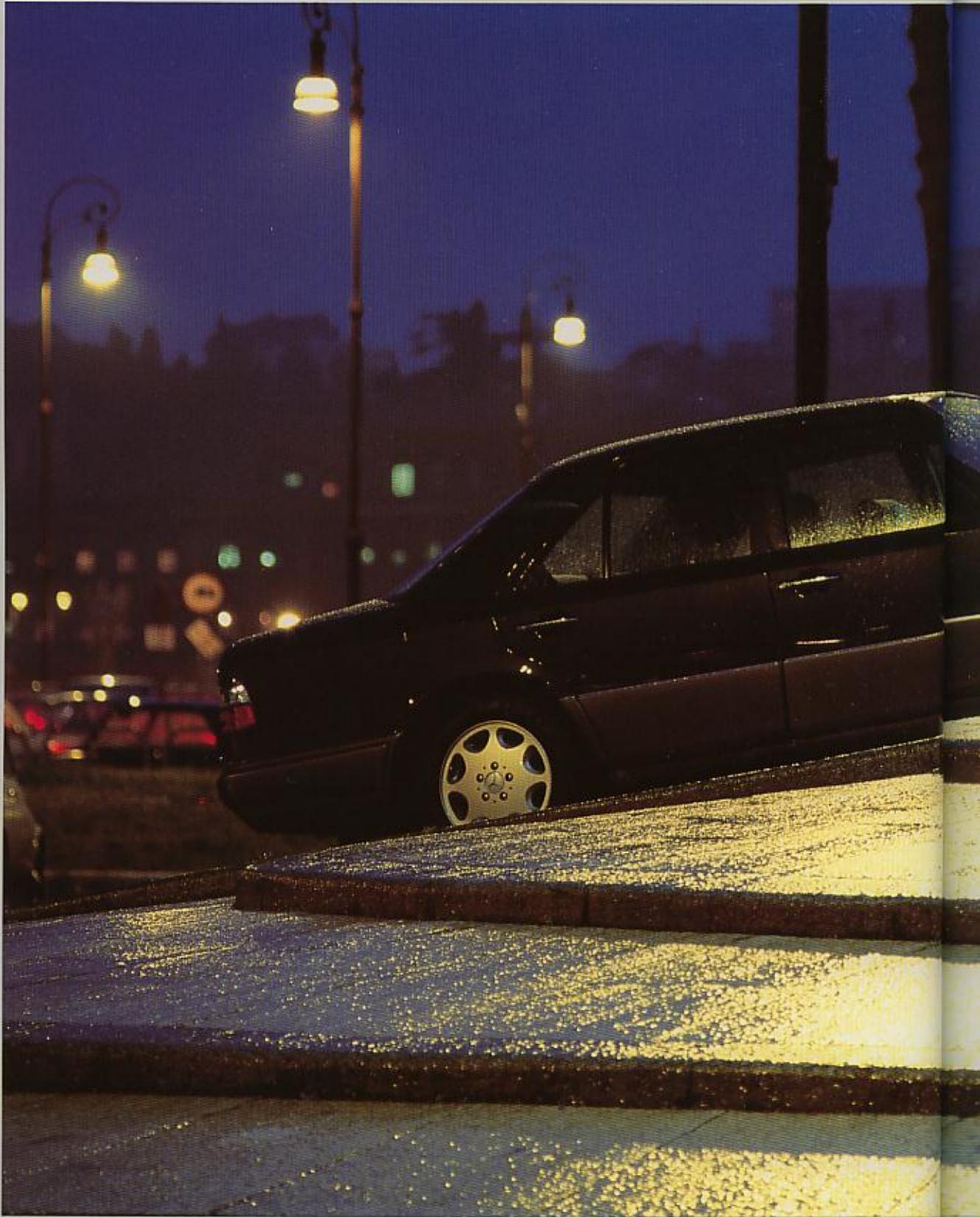


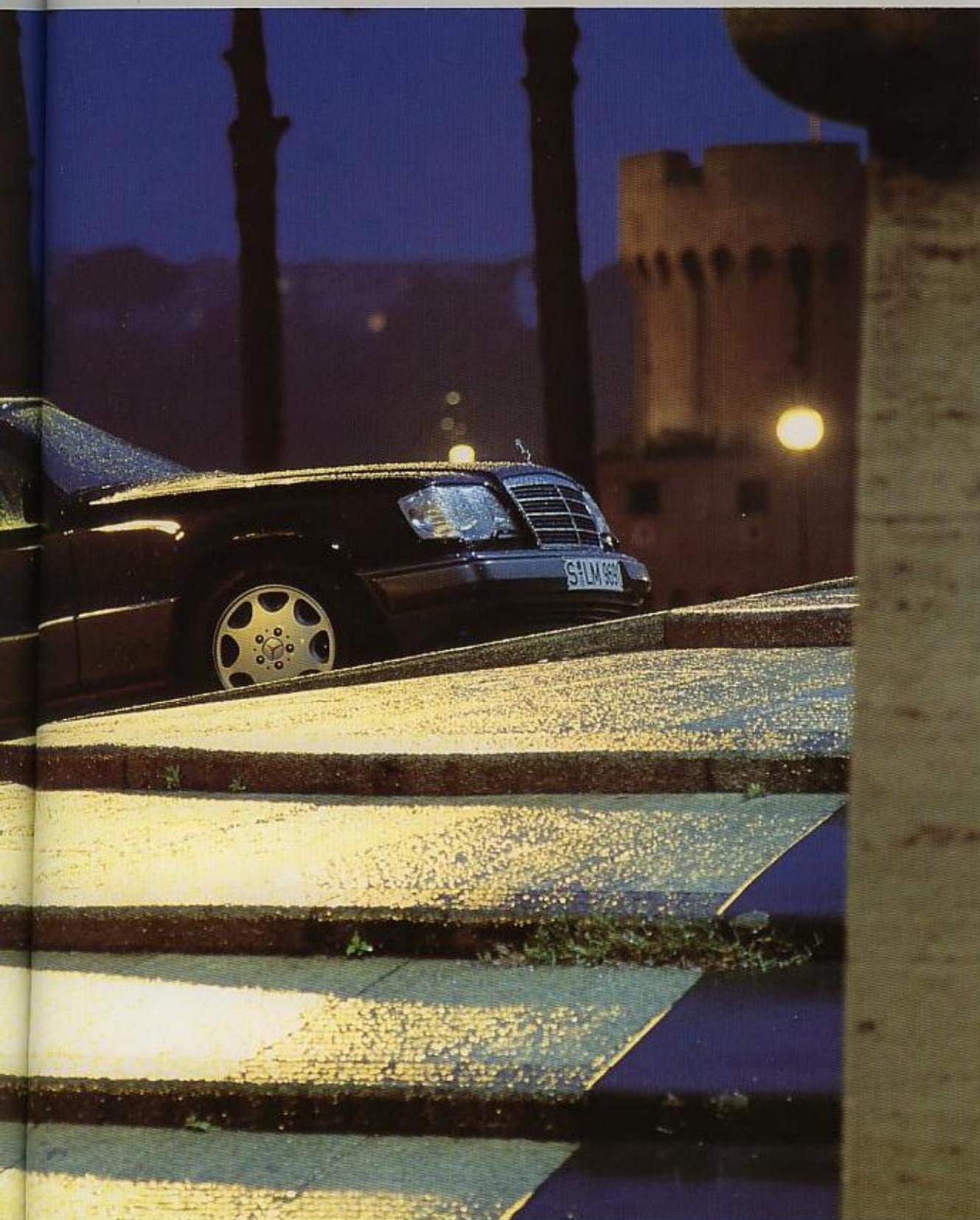


La technique 4 soupapes par cylindre n'est pas l'apanage des moteurs essence. Elle se cache aussi dans certains de nos moteurs diesel.

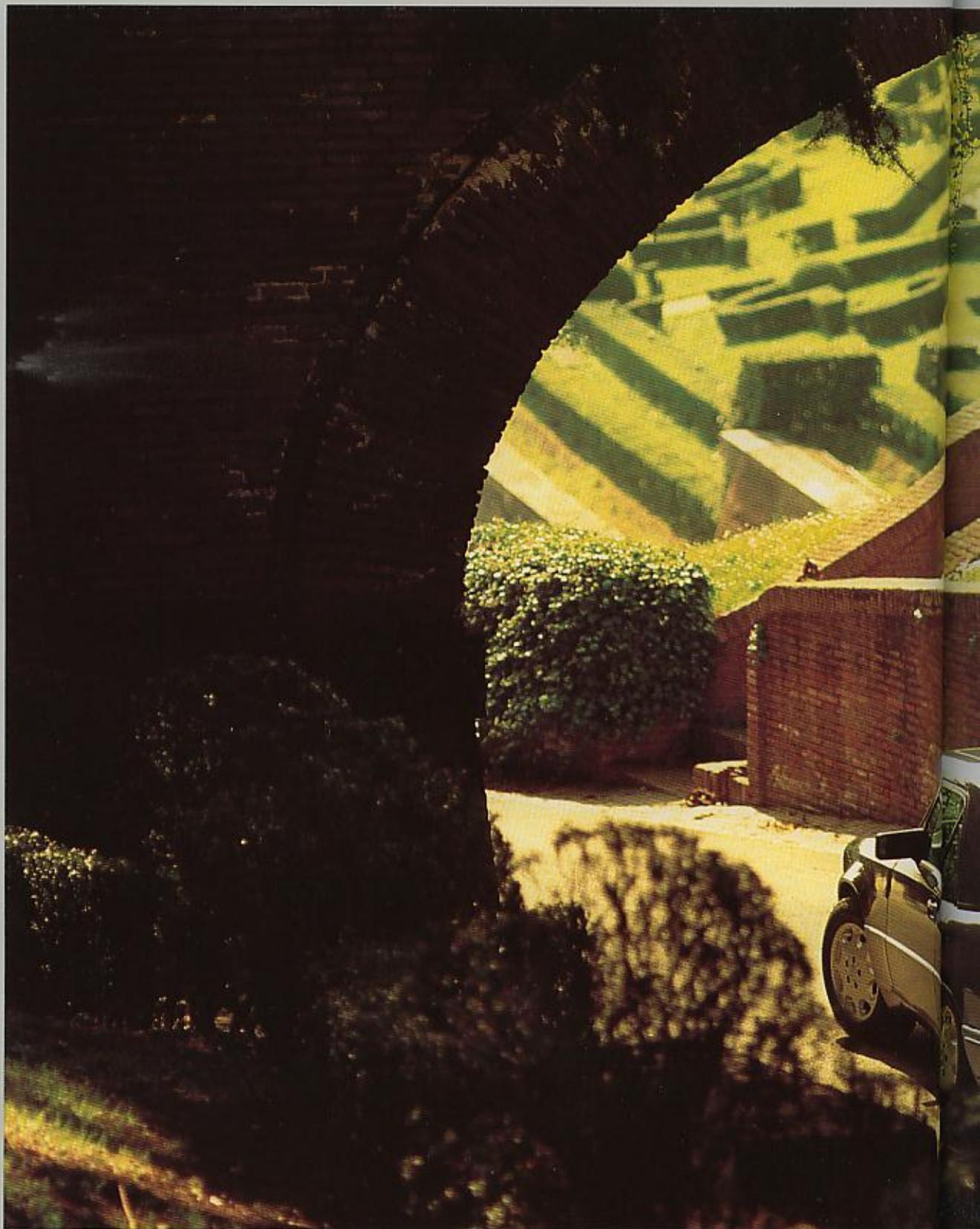








*Les berlines Classe E :
le nouveau style d'une
technologie de pointe.*

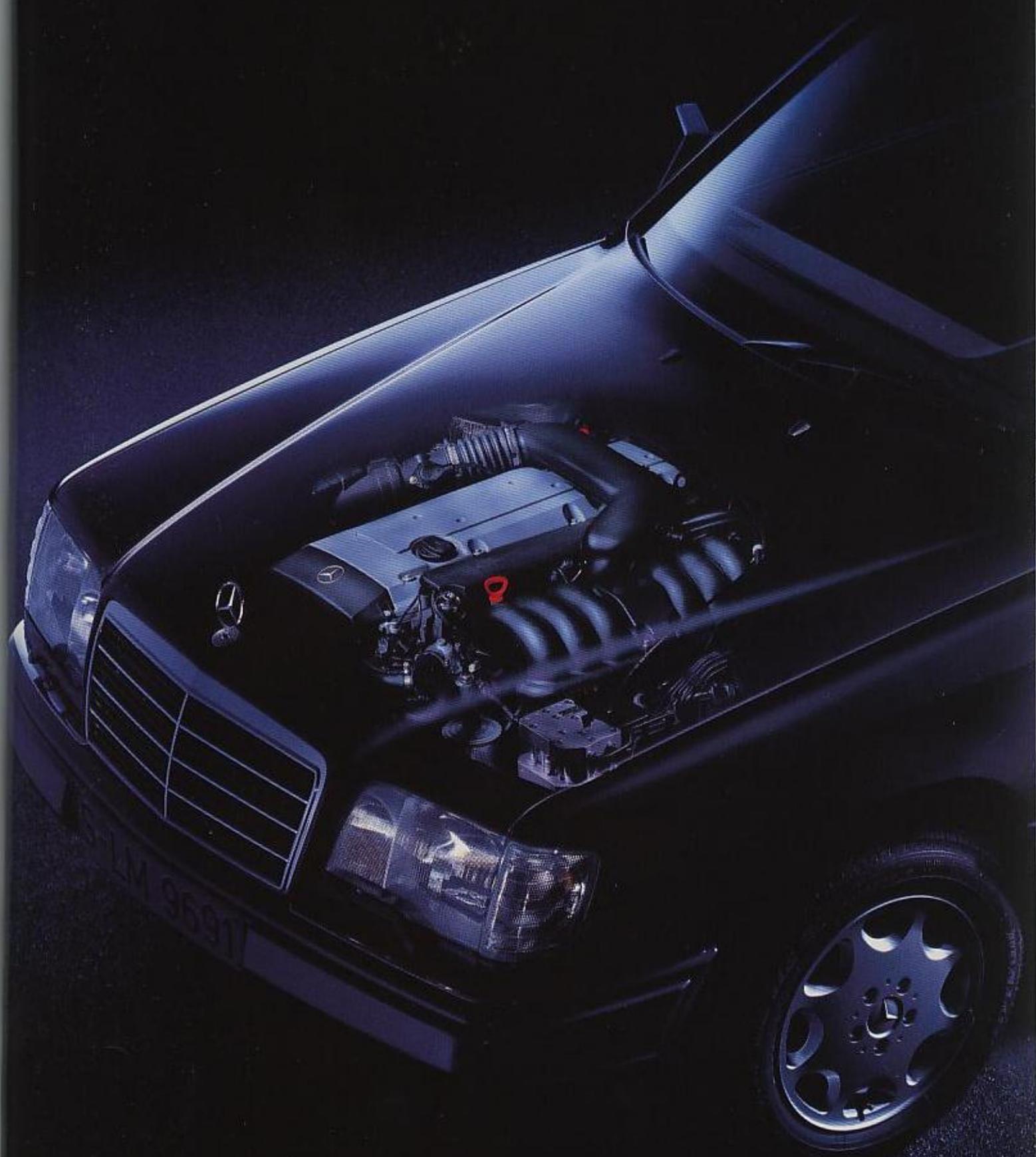




Les berlines Classe E respectent les normes antipollution les plus strictes pour que demain, l'automobile ait encore sa place.

Les richesses intérieures des berlines de la Classe E.

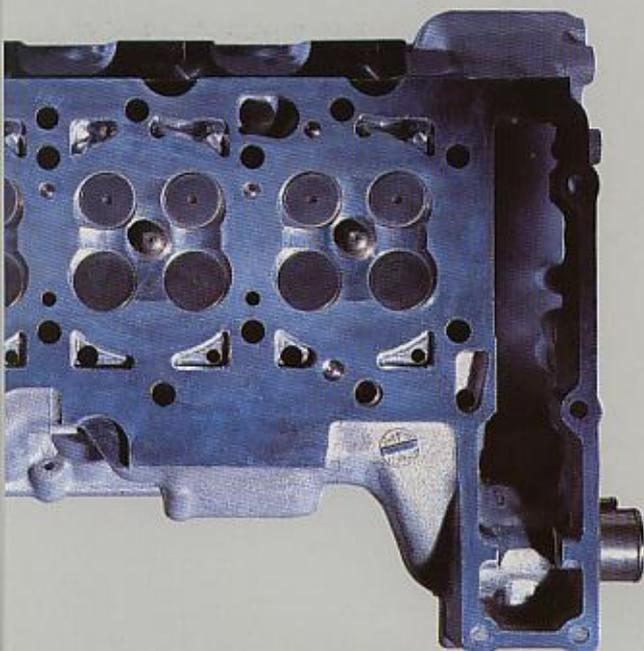
Sous le capot des modèles E 250 DIESEL et E 300 DIESEL se cachent des moteurs 5 et 6 cylindres à quatre soupapes par cylindre. Les avantages de cette technique : un couple plus élevé sur toute la plage de régimes, une sobriété accrue et un gain de puissance pour des émissions de particules encore en régression. Grâce au carénage intégral de la chaîne cinématique, ces moteurs fiables, sobres et faciles d'entretien sont si silencieux qu'on a peine à les distinguer d'une version essence. Le programme de motorisations de la Classe E se décline en 4, 5 et 6 cylindres pour les diesels ainsi qu'en 4, 6 et 8 cylindres pour les moteurs essence. Les intervalles de maintenance ont été portés à 15 000 km. Outre des économies de temps et d'argent, cela permet de réduire les quantités d'huile, de filtres et de pièces usagés. Si le programme de motorisations est vaste avec 12 versions, les possibilités d'équipement individualisé sont aussi extrêmement variées. La dotation de série a été élargie : tous les modèles de la Classe E sont désormais équipés notamment du verrouillage central avec télécommande à infrarouge, d'une protection antidémarrage, de l'ABS et de l'AIR-BAG MERCEDES pour conducteur et passager avant.



Lorsque, il y a plus d'un siècle, Carl Benz construisit son premier moteur, celui-ci affichait fièrement 0,9 ch pour une cylindrée de 984 cm³. Des années après, en 1911, la « Blitzen-Benz » atteignait 228 km/h, un record du monde qu'elle allait détenir pendant longtemps. Et depuis 1993, Mercedes propose 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 nette-



La culasse multisoupapes d'un moteur diesel.

ment 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. Les moteurs diesel à 4 soupapes par cylindre animent les modèles Mercedes-Benz 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 distingue 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 optimum.

Collecteur d'admission à commande par résonance

Le moteur 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 minimale et des émissions polluantes extrêmement basses.

Turbodiesel

Sur le plan des performances et de la souplesse, les 5 et 6 cylindres

turbodiesel n'ont rien à envier à un moteur essence. Ils délivrent leur couple maxi dès 2400 tr/mn. Grâce



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

à une soupape intégrée, leur turbo-compresseur garantit une pression de suralimentation constante à partir de 2000 tr/mn.

Préchauffage du carburant

Le colmatage du filtre à carburant en hiver est un problème depuis longtemps résolu sur les modèles diesel Mercedes-Benz. Lorsque la température extérieure descend au-dessous d'une valeur préprogrammée, le carburant traverse un échangeur thermique avant d'atteindre le filtre à gazole. Grâce à ce système, le gazole est réchauffé de telle sorte qu'il ne se forme plus de flocons de paraffine, lesquels sont habituellement à l'origine du col-

Les bougies de préchauffage du système de démarrage rapide.





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

matage du filtre pendant la saison froide.

Boîte mécanique 5 vitesses

Les berlines de la Classe E sont équipées de série d'une boîte mécanique 5 vitesses (sauf E 300 TURBODIESEL, modèles 8 cylindres et 4MATIC). Grâce à sa grille serrée, celle-ci permet un passage aisé et rapide de tous les rapports.

Boîte automatique 4 rapports

Toutes les voitures particulières du programme Mercedes sont livrables sur demande avec une boîte automatique. Les modèles E 300 TURBODIESEL, 4MATIC et 8 cylindres sont même équipés d'une boîte automatique 4 rapports de série.

Sur tous les modèles à essence, cette boîte automatique vous permet de choisir vous-même votre programme de conduite 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 normalement, tandis qu'en mode E, la montée des rapports s'effectue à des régimes plus bas. Cela permet d'adopter une conduite encore plus axée sur le confort et les économies de carburant.

Boîte automatique 5 rapports

La boîte automatique 5 rapports offre un certain nombre d'avantages, dont un niveau sonore plus faible ainsi qu'une baisse de consommation. Résultat : un agrément de conduite accru et un meilleur rendement. La boîte automatique 5 rapports est disponible sur demande sur les modèles 6 cylindres essence E 280 et E 320.

Embrayage/volant-moteur à deux masses

Afin d'éviter que les vibrations du moteur ne se transmettent à la boîte

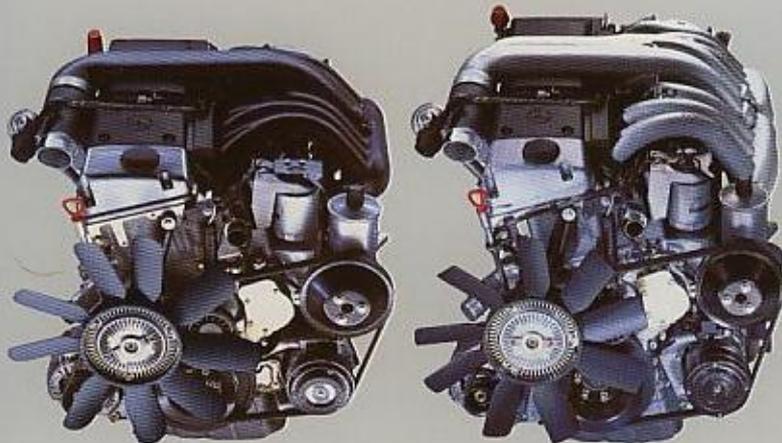
de vitesses, nous avons doté les moteurs de 2,2 l et plus équipés d'une boîte mécanique d'un volant-moteur à deux masses d'équilibrage. Grâce à sa commande hydraulique et au rattrapage automatique du jeu des garnitures, l'embrayage est toujours parfaitement réglé et l'usure des garnitures est ainsi réduite au minimum.



Le bloc-valves est le « cerveau » de la boîte automatique.

Suspension moteur par silent-blocs hydrauliques

Nous voulons que vous et vos passagers voyagiez dans le plus grand confort à bord de votre Mercedes. C'est pourquoi nous l'avons dotée d'une suspension moteur hydraulique qui évite que les vibrations soient transmises à la carrosserie de la voiture. D'une façon imagée, on pourrait dire que le moteur « baigne » dans l'huile. Résultat : les vibrations du moteur diesel sont presque totalement amorties au profit d'une meilleure régularité de marche et d'un plus grand confort à bord du véhicule.



Le 5 cylindres multisoupapes du modèle E 250 DIESEL.

La E 300 DIESEL est dotée d'un 6 cylindres multisoupapes avec collecteur d'admission à résonance.

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.



Le système d'allumage ne comporte aucune pièce mobile.

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 parfait équilibrage des masses garantit une excellente régularité de fonctionnement. Quant au catalyseur triple effet réglé, celui-ci contribue durablement à une meilleure dépollution des gaz d'échappement.

Moteurs essence 6 cylindres

Les 6 cylindres des E 280 et E 320 sont des moteurs en ligne multisoupapes à deux arbres à cames en

Le 4 cylindres de la E 220 et le 6 cylindres de la E 320 : deux moteurs essence multisoupapes.

tête. L'arbre à cames d'admission à calage automatique variable ainsi que le collecteur d'admission à résonance permettent d'obtenir un couple très élevé. L'épuration des gaz d'échappement est assurée par un catalyseur triple effet réglé, associé à l'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 des composants du système de gestion moteur tout électronique.

Moteur essence 8 cylindres

Le 8 cylindres de la Mercedes E 420 est également un moteur multisoupapes à deux arbres à cames en tête par culasse. Il est doté de tous les ingrédients modernes qui contribuent déjà à l'excellent caractère des moteurs de plus petite cylindrée. A cela viennent s'ajouter les nombreux avantages d'un moteur 8 cylindres, par exemple un fonctionnement tout en douceur et une puissance que l'on peut qualifier en

toute modestie d'adéquate. Par ailleurs, la Mercedes E 420 est pourvue d'un bus de données qui permet l'échange d'informations entre les différents systèmes. Les



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

modules électroniques affectés à la gestion du moteur et de la transmission sont mis en réseau et communiquent ainsi en permanence.

Entraînement à courroie unique

Contrairement aux systèmes courants à plusieurs courroies de différents types, les organes périphériques de tous les moteurs sont 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 et





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

une architecture du moteur beaucoup plus compacte.

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.

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 tout simplement de changer cette cartouche. De plus, tous les moteurs sont conçus pour que l'huile-moteur puisse être aspirée par le tube-guide de la jauge. Ce système, qui simplifie considérable-

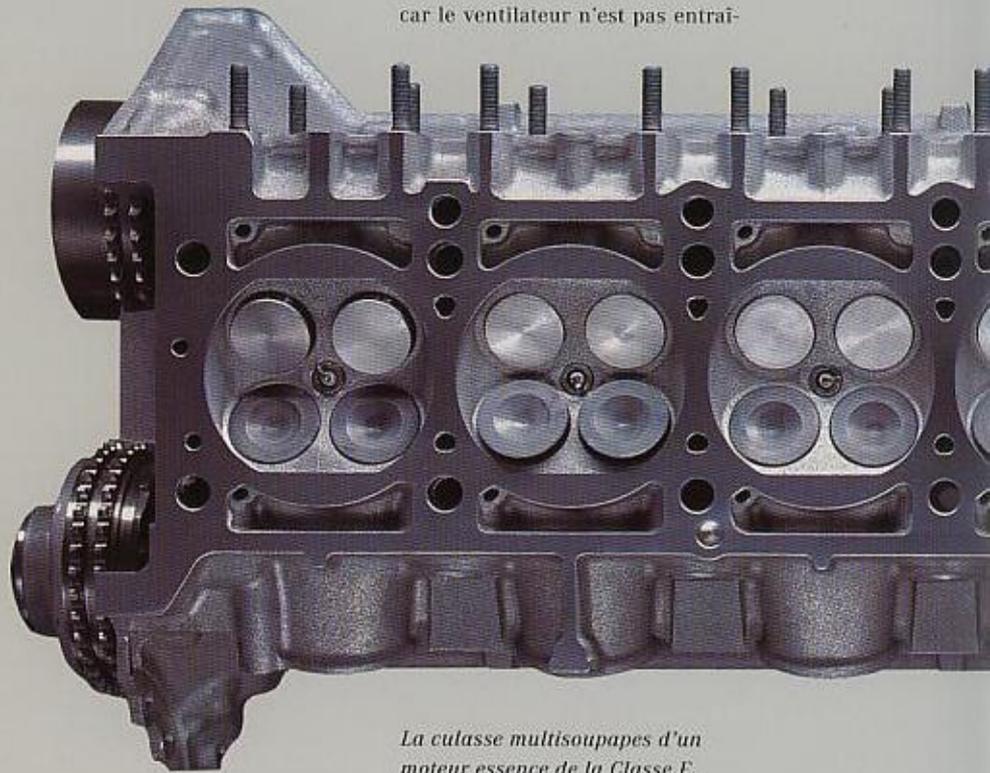
ment les opérations, est non seulement meilleur marché, mais aussi plus propre.

Contrôle du niveau d'huile moteur

Un capteur placé dans le carter d'huile-moteur signale toute baisse excessive du niveau d'huile sus-

Ventilateur

Grâce à un système de visco-coupleur, le ventilateur tourne à pleine vitesse uniquement lorsque le liquide de refroidissement dépasse un 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 entraî-



La culasse multisoupapes d'un moteur essence de la Classe E.

ceptible d'endommager le moteur. 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 immédiatement le niveau d'huile et, si nécessaire, de faire l'appoint.

Le ventilateur intervient automatiquement si nécessaire.

né en permanence. En outre, cela réduit les bruits de ventilation. A noter que ce système de visco-coupleur ne nécessite aucun entretien.



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. La Classe E est le fruit de cette longue expérience.

Rétracteurs de ceintures

Livrés de série, les rétracteurs tendent automatiquement les ceintures de sécurité avant lors d'une collision frontale, supprimant ainsi

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



le mou de la ceinture. Ce système améliore l'efficacité des ceintures en augmentant la résistance au mouvement du torse vers l'avant.

Réglage de la hauteur de ceinture

La meilleure ceinture de sécurité ne sert à rien si elle est mal ajustée. Nos ingénieurs ont donc équipé les ceintures avant d'un système de réglage en hauteur du point de renvoi supérieur, le tout intégré au mon-

tant médian. Ce dispositif permet d'adapter parfaitement la géométrie de ceinture à la morphologie de chaque individu. Outre un gain de sécurité indéniable, ceci rend le port de la ceinture plus confortable. Quant aux passagers arrière, le réglage en hauteur des ceintures droite et gauche s'effectue automatiquement.

AIR-BAG MERCEDES

Mercedes propose un système de coussin gonflable depuis déjà plus de dix ans. Entre-temps, ce dispositif a été monté à bien plus d'un million d'exemplaires. Il compte aujourd'hui parmi les systèmes de sécurité qui se sont imposés à grande échelle. En cas de collision frontale grave, l'AIR-BAG MERCEDES grand volume se déploie en quelques fractions de seconde, empêchant la tête et le thorax de venir percuter le volant ou le tableau de bord. Les AIR-BAG MERCEDES pour conducteur et passager avant sont montés de série sur tous les modèles de la Classe E.

Cellule de sécurité indéformable

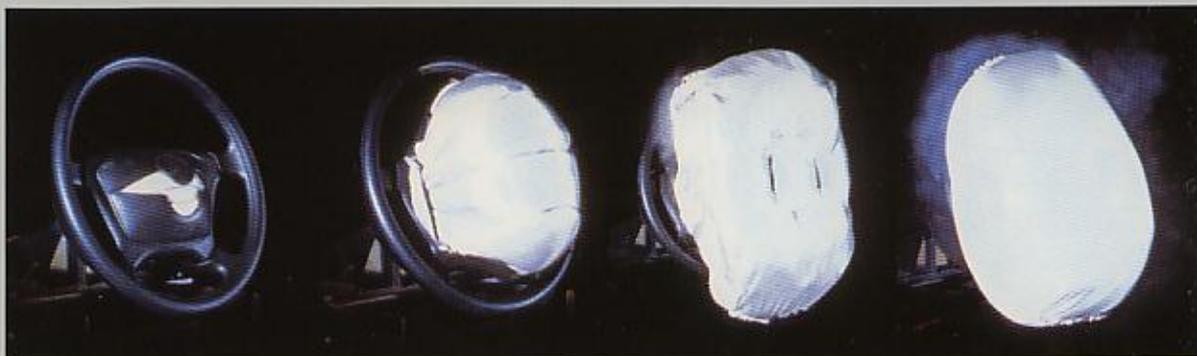
La cellule de sécurité étant l'espace de survie des occupants d'une voiture, nos ingénieurs l'ont conçue aussi résistante que possible afin de supporter les contraintes les plus extrêmes en cas d'accident. La cellule de sécurité protège les occupants quel que soit le type d'accident : collision frontale par l'avant ou l'arrière, capotage, collision latérale ou choc frontal asymétrique.

Serrures à tenon conique

Les portières d'un véhicule ne doivent en aucun cas s'ouvrir lors d'un



Le volant cuir et bois (option) intègre lui aussi un AIR-BAG MERCEDES grand volume qui se gonfle en 0,03 s.



accident grave ou même d'une simple déformation de la carrosserie, sous peine d'exposer encore plus les occupants au danger. Cependant, après une collision violente, il doit être possible de les ouvrir en



Toutes les pièces saillantes sont souples, même l'étoile du capot.

exerçant une force normale, pour que les occupants puissent s'extirper du véhicule ou être désincarcérés par les services de secours. Les serrures à tenon conique tiennent compte de ces exigences.

Pare-chocs

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

Suspension arrière multibras

La suspension arrière multibras corrige les effets autodirectionnels des roues motrices. Chacune des roues arrière est guidée par cinq bras qui sont reliés au berceau d'essieu par l'intermédiaire de paliers élastiques en caoutchouc. Même en cas de forte compression, les roues forment toujours un angle correct avec la chaussée, ce qui

garantit une surface de contact des pneus toujours optimale.

Habitacle

L'habitacle a été conçu de manière à ce que les passagers ne soient pas mis en danger par des arêtes ou angles vifs. Ceci s'applique même aux boiseries, le bois utilisé n'éclatant pas en cas de choc.

ASD

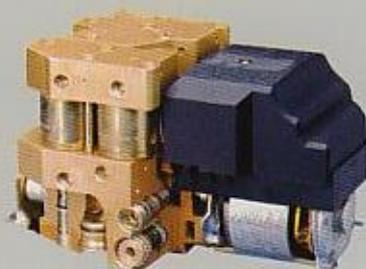
Le différentiel à blocage automatique (ASD), disponible en option, facilite le démarrage sur chaussée unilatéralement glissante. Le blocage étant désactivé en cas de freinage, l'ABS conserve toute son efficacité. L'ASD est activé et désactivé automatiquement.

Mercedes réalise ses essais de choc dans des conditions proches de la réalité.



Système antiblocage (ABS)

Avec l'ABS (de série), l'électronique vous vient en aide dans les situations délicates. 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



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

desserrés par à-coups pendant quelques fractions de seconde. Vous restez ainsi maître de votre véhicule même en cas de freinage à fond.

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 leur confère une grande résistance aux contraintes thermiques. Cela supprime le risque de voir diminuer la puissance de freinage par surchauffe. 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.

La protection de la planète sur laquelle nous vivons est l'un des fondements 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 ses modèles essence. Celui-ci réduit d'environ



Monté de série depuis des années sur les Mercedes à moteur essence : le catalyseur triple effet.

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



Le catalyseur d'oxydation version diesel.

qu'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, 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 d'échappement 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 com-

bustion sont moins élevées, 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



Ce que vous voyez ici deviendra peut-être un composant de Mercedes.

jeter ce qui peut être récupéré. 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 tapis de sol de cer-



tains modèles Classe E, ou encore des baguettes de protection et habillages en plastique recyclé. 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.

Réfrigérant

Afin de contribuer à protéger la couche d'ozone, nous n'utilisons plus que le réfrigérant de substitution R 134a dans nos systèmes de climatisation (option).

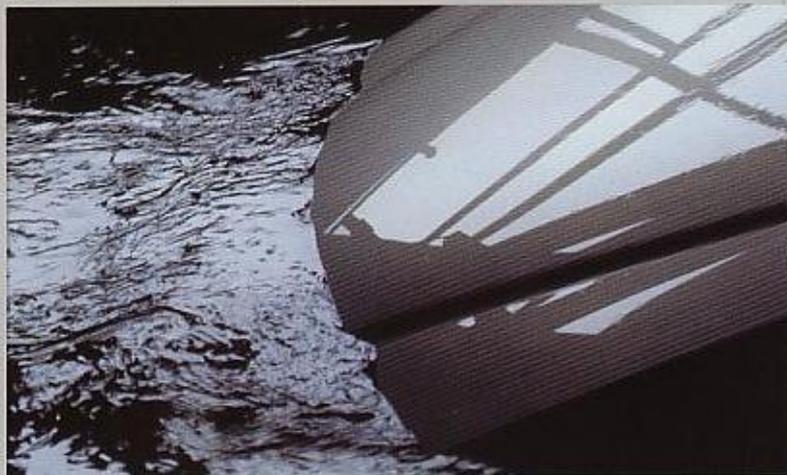
Intervalles de maintenance

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

Actuellement, aucune matière synthétique n'est capable de reproduire de façon satisfaisante le caractè-

re unique des essences qui ornent l'habitacle. 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



Des garnitures de freins sans amiante pour la Classe E.

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

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

Les laques aqualites sont respectueuses de l'environnement.

couches garantit une excellente qualité de surface alliée 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 aquadiluable.

Les modèles de la Classe E offrent un habitacle spacieux, ergonomique et personnalisé dans lequel tous les occupants voyagent dans le plus grand confort, même sur les longues distances. Et le confort, ce n'est pas seulement l'habitabilité, mais aussi de nombreux détails qui permettent au conducteur de rouler parfaitement détendu et rendent le voyage plus agréable à tous les passagers.

Autoradio

La Classe E peut être équipée sur demande d'autoradios Mercedes-Benz. Baptisés Classic, Special et Exquisit, ces appareils offrent, outre la radio, un décodeur de messages routiers, un lecteur de cassettes et une protection antiviol électronique. Bien entendu, ils présentent tous une qualité de réception et de reproduction sonore exceptionnelle. A noter que les modèles Special et Exquisit ont été



Le programme actuel d'autoradios Mercedes-Benz.

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

Lève-glaces électriques

Une simple pression sur une touche et les vitres de votre Mercedes montent ou descendent automatiquement. Par ailleurs, les lève-glaces électriques, disponibles en option, sont dotés d'une commande séquentielle à l'avant pour abaisser

les vitres sans garder le doigt sur la touche. Sur les véhicules dotés d'un moteur de 2,2 l de cylindrée ou plus, les lève-glaces électriques avant sont livrés de série.

Direction assistée

La direction assistée intervient dès que le moteur tourne. Lors des manœuvres de stationnement, 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 et aération

Le système de chauffage et d'aération à régulation électronique module en continu la température de l'habitacle. Une soufflerie à quatre 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. La température peut être sélectionnée séparément à droite et à gauche.

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 efficacement les poussières et les grains de pollen.

Climatiseur

Avec le climatiseur, vous vous moquez des caprices de la météo. En mode « recyclage de l'air ambiant », vous pouvez réduire l'arrivée d'air frais de manière à éviter que des odeurs désagréables ne pénètrent dans l'habitacle. La température peut être sélectionnée séparément à droite et à gauche. Grâce à une gestion électronique, le climatiseur automatique maintient constante la température souhaitée tout en gérant le débit et la répartition de l'air. Livrables en option, le climatiseur et le climatiseur automatique sont équipés d'un filtre anti-poussière.

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



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

sont nettes et le liquide de refroidissement est préchauffé. Cela ménage le moteur, d'où une réduction de l'usure des pièces et de la consommation.

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 allumé quelques secondes après la fermeture des portières.



Le rétroviseur jour/nuit automatique livrable en option.

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 livré de série. Grâce à une commande multi-



Ce bouton électrique permet de régler les rétroviseurs droit et gauche.

points, celui-ci fonctionne aussi bien depuis la portière du conducteur ou du passager avant que du coffre arrière. Il vous suffit de tourner la clé dans l'une des serrures pour que toutes les autres se ferment simultanément. Pour les voi-

tures dotées de lève-glaces et d'un toit ouvrant électrique, le verrouillage confort s'avère une autre aide très précieuse : toutes les vitres restées ouvertes ainsi que le toit ouvrant se referment automatiquement lorsque vous tournez la clé dans la serrure de porte et que vous la maintenez quelques instants dans cette position. Les berlines de la Classe E sont livrées de série avec une télécommande à infrarouge combinée à la protection antidémarrage. Vous pouvez ainsi ouvrir ou fermer votre véhicule à distance par simple pression sur un bouton.

Tempomat

Cet option permet de reposer le pied droit. Le régulateur de vitesse 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 derrière le volant ; le Tempomat maintient l'allure jusqu'au prochain freinage, accélération ou mise hors circuit.

Correcteur d'assiette sur essieu arrière

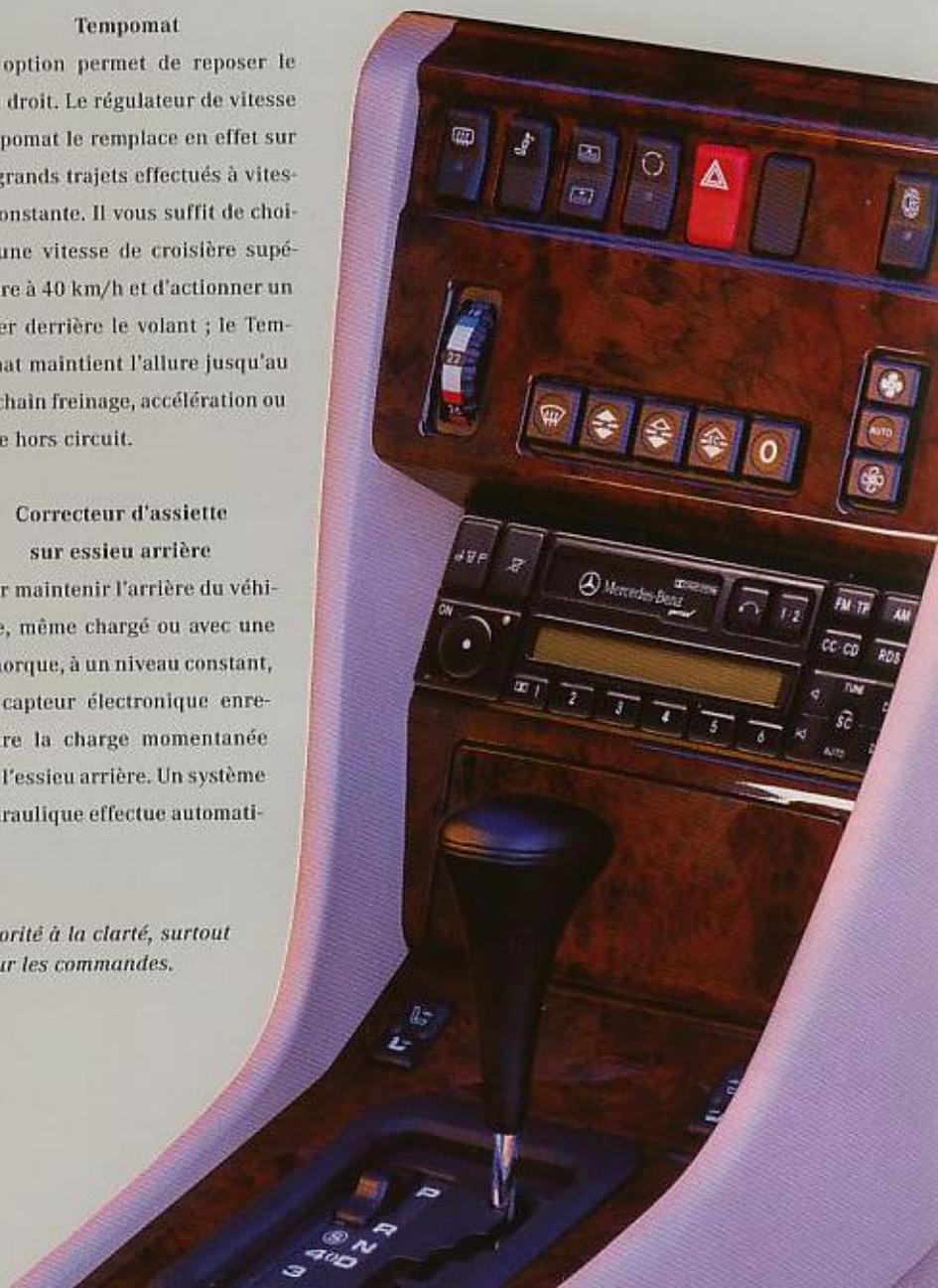
Pour maintenir l'arrière du véhicule, même chargé ou avec une remorque, à un niveau constant, un capteur électronique enregistre la charge momentanée sur l'essieu arrière. Un système hydraulique effectue automati-

Priorité à la clarté, surtout pour les commandes.



Les appuie-tête arrière rabattables sont montés de série dans les berlines.

quement les corrections nécessaires, sans modifier le confort de suspension ni la tenue de route. Le correcteur d'assiette est proposé en option sur toutes les berlines de la Classe E Mercedes.





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

Réglage électrique des sièges

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). Un circuit à mémoire permettant d'enregistrer deux positions différentes du siège est également disponible.

Sièges

Les sièges de conception ergonomique offrent un excellent maintien latéral, à l'avant comme à l'arrière. Le siège du conducteur et son appuie-tête sont réglables en hauteur, l'assise étant de plus ajustable en inclinaison. Enfin, la fermeté des capitonnages de surface permet au conducteur et aux passagers de voyager dans le plus

grand confort, même sur les longs trajets. Les dossiers multicontours proposés en option permettent au conducteur et au passager avant de voyager encore plus confortablement et plus détendus en réglant individuellement la géométrie du dossier.

tout en laissant au conducteur et au passager une liberté de mouvement suffisante. Les sièges sont revêtus d'un tissu de grande qualité avec un motif sport à carreaux. Et si pour vous la sportivité va de pair avec l'élégance, vous pouvez également opter pour une sellerie cuir.



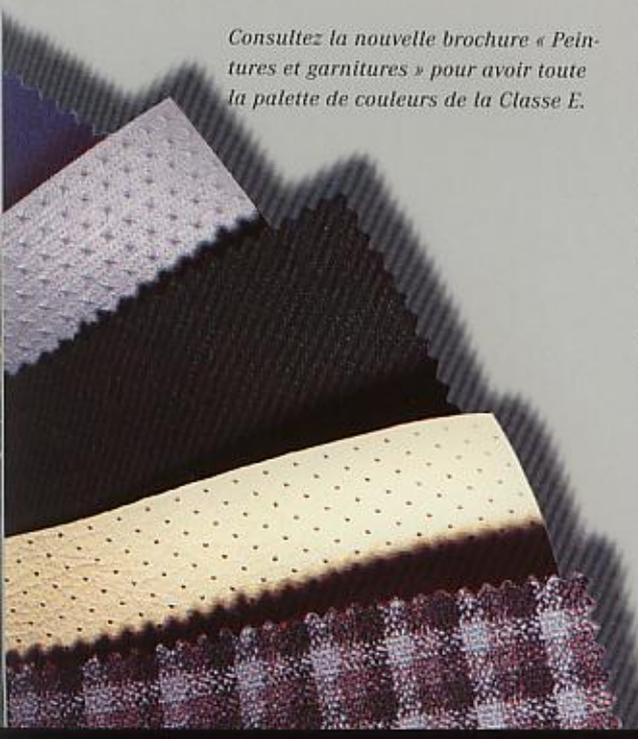
Sièges sport

Qui dit voiture de sport dit sièges sport. C'est pourquoi nous vous proposons, départ usine, des sièges sport à toutes les places. Ceux-ci ont été conçus pour que les occupants puissent savourer dans le confort toutes les joies d'une conduite dynamique. Même dans les virages négociés à grande vitesse, leur incurvation prononcée garantit un excellent maintien latéral,

Volant sport

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 MERCEDES de série. Tout comme le pommeau et le manchon du levier de vitesses, le volant est gainé de cuir noir cousu main. Pour le plaisir de l'œil et une meilleure maîtrise du véhicule dans toutes les situations.

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



**Colonne de direction
à réglage électrique**

La colonne de direction à réglage électrique en approche est disponible en option sur les berlines Classe E. Ajustable en continu, elle permet à tous les conducteurs de trouver la position idéale du volant



pour une conduite détendue en toute sécurité.

AMG

Depuis plus de vingt ans, AMG fait totalement confiance à Mercedes-Benz. Vous pouvez personnaliser d'emblée votre Mercedes chez AMG qui anoblit sa technique et son design. Que vous optiez pour un kit carrosserie ou un kit technique, votre AMG-Mercedes n'en reste pas moins une véritable Mercedes... avec toutes les garanties d'origine accordées par le constructeur.

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 : centre de gravité plus bas, suspension et amortissement plus fermes de 20%, direction plus franche. Ces caractéristiques permettent de réduire la portance et garantissent une tenue de route parfaite, même dans les situations les plus critiques.

Jantes

Les berlines E 200 à E 320 avec train de roulement sport sont dotées de roues en acier ou de jantes alliage à huit trous au design sportif. Elles sont chaussées de série de pneus larges de dimension 205/60 R 15. Ces pneus garantis-



Un petit échantillon de notre collection de jantes.

sent une adhérence optimale à la chaussée, 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.



La télécommande à infrarouge de série ouvre et ferme votre Mercedes à la vitesse de la lumière.

L'équipement de série des berlines de la Classe E.

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

Suspension et amortissement séparés. Sur chaque train : deux ressorts hélicoïdaux et une barre stabilisatrice. A l'avant, deux jambes amortissantes oléopneumatiques ; à l'arrière, deux amortisseurs oléopneumatiques.

Freins

Système de freinage assisté à double circuit ; servofrein à dépression ; ABS ; disques à étrier flottant à l'avant (ventilés à partir du modèle 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 des deux circuits et de l'ABS ; 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.

Carrosserie

Carrosserie tout acier autoporteuse ; habitacle indéformable, résistant à la torsion (cellule de sécurité) ; réservoir de carburant au-dessus de l'essieu AR ; parties AV et AR absorbant les chocs ; vitrage en verre de sécurité, visibilité panoramique optimale ; quatre portes ; bandeaux latéraux lisses et pare-chocs élastiques en matière synthétique.

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 3 points réglables en hauteur, à enrouleur et rétracteur ; 2 appuie-tête de sécurité réglables en hauteur à l'aide d'une molette à l'avant ; sur la banquette arrière, 2 ceintures 3 points à enrouleur avec adaptation automatique de la hauteur, ceinture abdominale au centre.

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 ; lunette arrière chauffante avec système de coupure automatique ; soufflerie radiale à 4 vitesses avec volet d'air principal.

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 et feu de brouillard intégrés ; éclairage en continu des instruments ; plafonnier à relais temporisé et lampe de lecture pour passager avant ; plafonniers arrière ; éclairage du cendrier avant, de la boîte à gants, des commandes de chauffage et d'aération, ainsi que du coffre arrière.

Equipement 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 sur console centrale.

Pare-brise

Verre de sécurité feuilleté ; lave-glace chauffant avec deux doubles buses dégivrantes ; essuie-glace panoramique à bras télescopique à deux vitesses plus balayage intermittent, commandé par commodo au volant.

Serrures

Verrouillage central avec télécommande à infrarouge et protection antidémarrage ; serrures à tenon conique à toutes les portes ; sécurité enfants aux portes arrière ; serrure de coffre arrière ; 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 le vide-poches de console centrale, l'antivol de direction et le démarreur.

Instruments et témoins de contrôle

Planche de bord rembourrée à déformation progressive ; indicateur de vitesse ; compte-tours ; totalisateur kilométrique ; compteur kilométrique journalier ; montre à quartz ; manomètre d'huile ; indicateur de niveau de carburant ; indicateur de température de liquide de refroidissement ; témoins de fonctionnement pour l'ABS, les feux de route, le feu arrière de brouillard, les clignotants, les feux de détresse, 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 ; symbole clignotant « Attachez vos ceintures ». Sur les diesels : témoin de contrôle de préchauffage.

Carénage du groupe motopropulseur

Le groupe motopropulseur (moteur et boîte de vitesses) des modèles diesel est enfermé dans un carénage fixé au véhicule. Le capot-moteur et le tunnel de boîte sont garnis d'un revêtement insonorisant. Des joints en caoutchouc calfeutrent le capot-moteur et les blocs optiques, diminuant ainsi les salissures et les émissions sonores.

Modèles 4 MATIC

Transmission intégrale à commande électronique avec deux blocages de différentiel (blocage de différentiel central dans la boîte de transfert et blocage de différentiel du pont arrière) 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

Moteurs multisoupapes (sauf 4MATIC, E 200 DIESEL et modèles TURBODIESEL) ; console centrale, planche de bord et intérieurs de portes plaqués de bois précieux ; vide-poches à rideau verrouillable entre les sièges AV ; vide-poches sur chaque porte et poches aumônières au dossier des sièges AV ; AIR-BAG MERCEDES grand volume pour conducteur et passager avant ; rétroviseur intérieur 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 au cadre de pavillon ; patères aux poignées AR ; accoudoir rembourré avec poignée sur les portes ; cendrier avant avec allume-cigare ; cendriers rabattables à l'arrière ; moquette velours fin ; compartiment de rangement dans le voile de la roue de secours ; anneaux de remorquage AV et AR ; triangle de présignalisation ; nécessaire de premiers secours dans la plage arrière ; 2 appui-tête à l'arrière ; lève-glaces électriques avant partir de 2,2 l de cylindrée.

Les modèles diesel.

E 200 DIESEL

Moteur 4 cylindres en ligne à chambre de précombustion ; 1997 cm³ ; 55 kW (75 ch) à 4600 tr/mn ; pompe d'injection en ligne à 4 pistons ; régulateur mécanique centrifuge à coupure pneumatique ; élévation automatique du régime de ralenti ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

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 ; régulation électronique du régime de ralenti ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

E 250 TURBODIESEL

Moteur 5 cylindres en ligne à chambre de précombustion ; 2497 cm³ ; 93 kW (126 ch) à 4600 tr/mn ; pompe d'injection en ligne à 5 pistons ; régulateur mécanique centrifuge à coupure pneumatique ; élévation automatique du régime de ralenti ; turbocompresseur ; boîte mécanique 5 rapports avec levier au plancher.

	E 200 DIESEL	E 250 DIESEL
Nombre de cylindres	4	5
Alésage/course (mm)	87,0/84,0	87,0/84,0
Cylindrée totale (cm ³)	1997	2497
Puissance nominale en kW à tr/mn*	55/4600	83/5000
Couple nominal en Nm à tr/mn*	126/2700-3550	170/3200-4600
Compression	22,0	22,0
Remplissage d'huile dans bloc-cylindres maxi/mini (l)	5,0/3,0	5,0/3,5
Capacité du système de chauffage et de refroidissement (l)	8,5	9,0
Alternateur (V/A)	14/90	14/90
Batterie (V/Ah)	12/74	12/74
Vitesse maxi (km/h)	env. 160	env. 190
Pneumatiques	185/65 R 15 87 T	195/65 R 15 91 H
Carburant	Gazole (DIN 51601)	
Consommation de carburant en l/100 km**		
en cycle urbain	8,4	9,1
à 90 km/h	5,0	5,4
à 120 km/h	6,8	6,8
Capacité du réservoir (l)	env. 70	env. 70
dont réserve	env. 9	env. 9
Diamètre de braquage (m)	11,2	11,3
Poids à vide, en ordre de marche (kg) ***	1430	1510
Poids total autorisé (kg)	1930	2010

* Selon directives CE.

** Consommation calculée selon directive CE/80/1268.

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 résonance ; 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 ; coupure pneumatique ; régulation électronique 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 ; coupure pneumatique ; régulation électronique du régime de ralenti ; turbocompresseur ; transmission intégrale à enclenchement automatique ; boîte automatique 4 rapports à convertisseur avec levier au plancher.

E 250 TURBODIESEL	E 300 DIESEL	E 300 TURBODIESEL	E 300 TURBODIESEL 4MATIC
3	6	6	6
87,8/84,0	87,0/84,0	87,0/84,0	87,0/84,0
2497	2996	2996	2996
93/4600	100/5000	108/4600	108/4600
231/2400	210/2200-4600	273/2400	273/2400
22,0	22,0	22,0	22,0
4,0/4,0	6,0/4,0	7,5/5,0	7,5/5,0
9,0	9,0	10,0	10,0
14/70	14/90	14/90	14/90
12/74	12/74	12/74	12/74
env. 198	env. 200	env. 202	env. 198
195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 H
9,6	9,8	9,3	10,4
5,6	5,5	6,2	7,0
7,4	6,9	8,1	8,7
env. 70	env. 70	env. 70	env. 70
env. 9	env. 9	env. 9	env. 9
11,3	11,3	11,3	12,15
1530	1560	1580	1700
2030	2050	2050	2175

*** Le poids à vide selon directive CE 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.

Les modèles essence.

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 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), coupure d'alimentation en frein-moteur intégrée ; régulation antidétonation ; système d'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), coupure d'alimentation en frein-moteur intégrée ; 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 200	E 220
Nombre de cylindres	4	4
Alésage/course (mm)	89,9/78,7	89,9/86,6
Cylindrée totale (cm ³)	1998	2199
Puissance nominale en kW à tr/mn*	100/5500	110/5500
Couple nominal en Nm à tr/mn*	190/4000	210/4000
Compression	9,6	10,0
Remplissage d'huile dans bloc-cylindres maxi/mini (l)	5,5/3,5	5,5/3,5
Capacité du système de chauffage et de refroidissement (l)	8,5	8,5
Alternateur (V/A)	14/90	14/90
Batterie (V/Ah)	12/62	12/62
Vitesse maxi (km/h)	env. 200	env. 210
Pneumatiques	195/65 R 15 91 H	195/65 R 15 91 V
Carburant	Super sans plomb (DIN 51607)	
Consommation de carburant en l/100 km**		
en cycle urbain	11,3	11,7
à 90 km/h	6,6	6,6
à 120 km/h	8,0	8,2
Capacité du réservoir (l)	env. 70	env. 70
dont réserve	env. 9	env. 9
Diamètre de braquage (m)	11,3	11,3
Poids à vide, en ordre de marche (kg) ***	1450	1460
Poids total autorisé (kg)	1950	1960

* Selon directives CE.

** Consommation calculée selon directive CE/80/1268.

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 cartographique 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 ; système d'injection tout électronique avec débitmètre d'air à film chaud (gestion moteur HFM), coupure d'alimentation en frein-moteur intégrée ; 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.

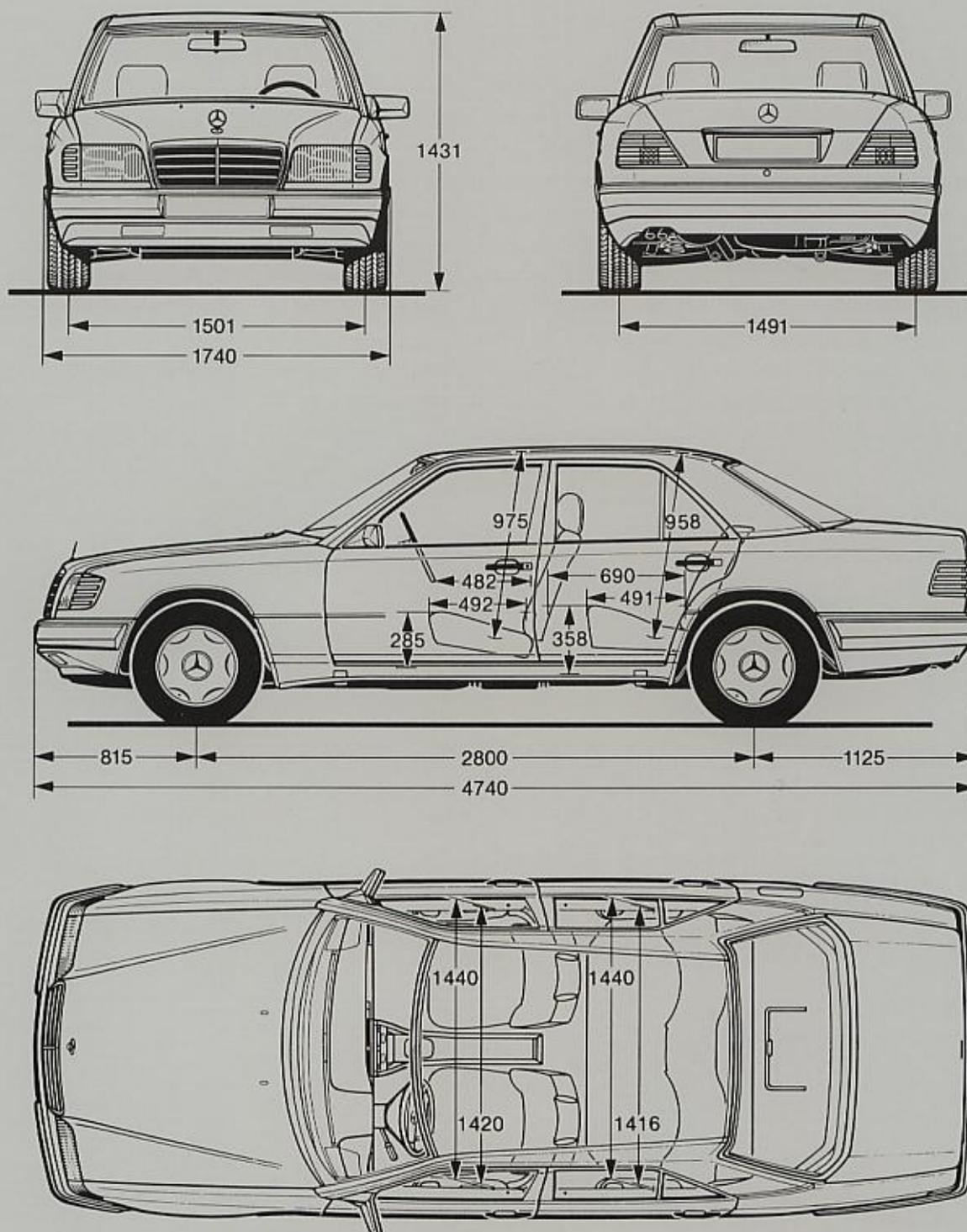
E 420

Moteur V8 32 soupapes ; 4196 cm³ ; 205 kW (279 ch) à 5700 tr/mn ; système d'injection électronique cartographique LH avec coupure d'alimentation en frein-moteur ; système d'allumage cartographique avec régulation antidétonation ; boîte automatique 4 rapports à convertisseur avec levier au plancher.

E 280	E 300 4MATIC	E 320	E 420
6	6	6	8
89,9/73,5	88,5/80,2	89,9/84,0	92,0/78,9
2799	2960	3199	4196
142/5500	132/5700	162/5500	205/5700
270/3750	255/4400	310/3750	400/3900
10,0	9,2	10,0	11,0
7,0/5,0	6,25/4,25	7,0/5,0	7,5/5,5
9,0	9,0	9,0	12,5
14/90	14/90	14/90	14/110
12/62	12/62	12/62	12/100
env. 230	env. 217	env. 235	env. 250
195/65 R 15 91 V	195/65 R 15 91 V	195/65 ZR 15	215/55 ZR 16
14,6	13,8	14,7	15,0
7,9	9,1	8,2	9,4
9,6	11,0	10,0	11,1
env. 70	env. 70	env. 70	env. 90
env. 9	env. 9	env. 9	env. 11,5
11,3	12,15	11,3	11,3
1570	1650	1570	1720
2050	2135	2050	2170

*** Le poids à vide selon directive CE 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 01-07-94.

Publicité internationale. 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. Les visuels peuvent présenter des équipements optionnels. Pour toutes précisions, adressez-vous à votre représentant.

