



AMG

AMG.
PLUS D'ÉMOTION AU KILOMÈTRE.





AMG

JMLER
s fashion.n

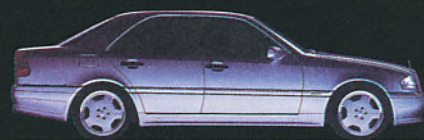
UN PETIT LOGO SUR LE COMPTEUR ET SUR
LE CUIR DU LEVIER DE VITESSES. LES
INFORMATIONS AU TABLEAU DE BORD
SONT CLAIRES, TOUT SEMBLE TAILLÉ SUR
MESURE. LE MOTEUR REND UN SON PLEIN.
RAPIDE ET SEREINE, L'AIGUILLE BALAIE LE
COMPTE-TOURS, LE COUPLE EST GÉNÉ-
REUX SUR TOUTES LES PLAGES DE RÉGI-
MES. SOUDAIN, UN VIRAGE : UNE POUSSÉE
D'ADRÉNALINE, MAIS LES MAINS RESTENT
SÈCHES. LES DISTANCES DE FREINAGE
SONT COURTES, LE SENTIMENT DE SÉCU-
RITÉ INÉGALÉ. LA PUISSANCE RASSURE.



AMG MERCEDES.

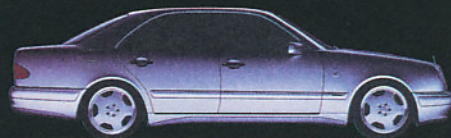
LE PLAISIR DE CONDUIRE À L'ÉTAT PUR.

Sommaire



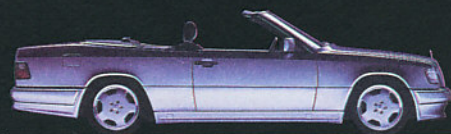
C 36

Page 16



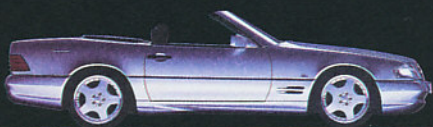
E 50

Page 22



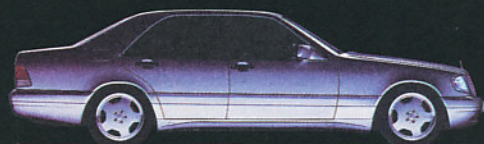
E 36

Break, cabriolet et coupé : page 28



SL 60

Page 34



Classe S

Berlines et coupés : page 38

Caractéristiques techniques

En annexe

New York Times

15/3/95

«Mercedes présente une fusée que
Janis Joplin aurait à tout prix voulu avoir.»

Sport Auto

4/95

«Une grande routière
époustouflante et bigrement rapide.»



Autocar & Motor

17/8/94

«Le résultat :
une voiture aux
performances
de super-voiture...»

Automobilrevue

10/93

«...A tous points
de vue, le modèle
AMG Mercedes a laissé
une forte impression.»

auto motor und sport

16/93

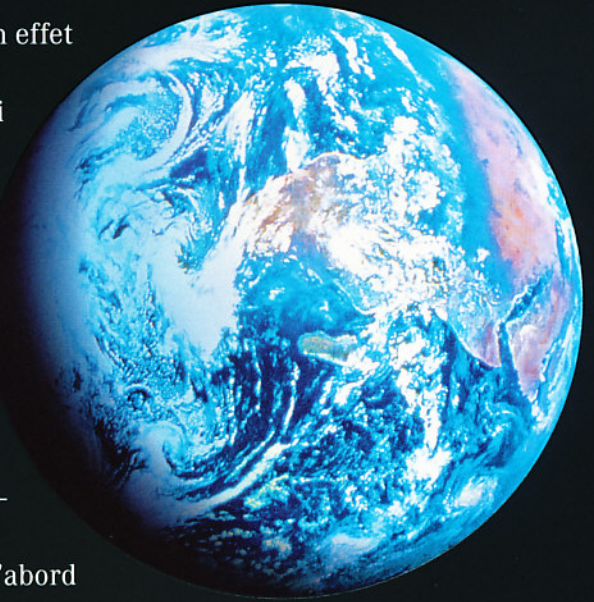
«La boîte automatique
est bien adaptée au puissant
moteur, qui s'élance tel
un buffle dès les bas régimes.»



Vous pouvez nous faire confiance.

Une AMG est avant tout une Mercedes.

Quand on a pour objectif de réaliser de hautes performances, la situation de départ est décisive. Vu sous cet angle, on peut dire que le service d'étude d'AMG a la partie relativement belle. Il part en effet d'un niveau exceptionnellement élevé : celui des véhicules de série Mercedes-Benz. D'un autre côté, ce n'est pas une mince affaire que de rendre plus sportives des voitures qui, dans leur version de série, offrent déjà un immense agrément de conduite. Voilà pourquoi AMG s'est tout d'abord donné pour principe de cultiver les vertus traditionnelles des véhicules à l'étoile. Cela vaut autant pour le respect de l'environnement que pour la sécurité et le bien-être des passagers et, naturellement, pour la fiabilité et la longévité légendaires des véhicules. Quelles que soient les modifications apportées par AMG au moteur, au train de roulement ou à la carrosserie, les critères de qualité sont les mêmes que ceux que vous êtes en droit d'attendre



Chez AMG, vous trouverez des voitures de sport répondant aux critères de sécurité Mercedes.

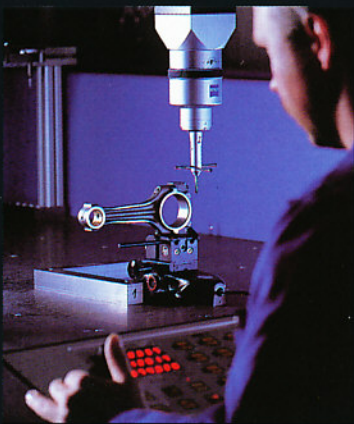


Vous pouvez nous faire confiance.

d'une Mercedes. Le savoir-faire technique acquis par l'équipe AMG en sport automobile en est le garant, de même que la large part réservée au travail manuel, effectué par des spécialistes hautement qualifiés. Ajoutez-y une

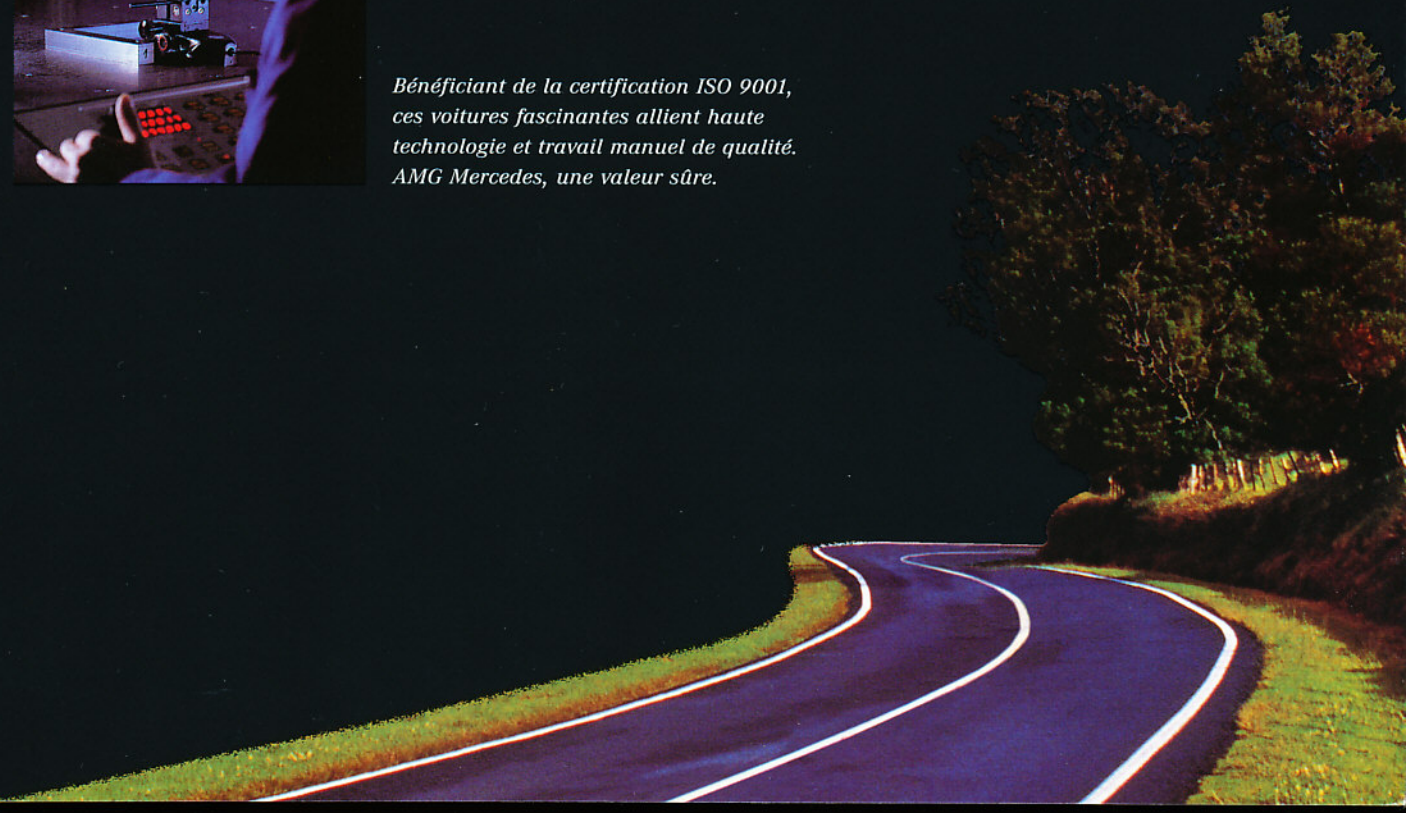


bonne dose d'ambition et d'enthousiasme nécessaire pour se rapprocher de l'optimum, de multiples tests sur banc d'essai, en laboratoire et sur les circuits, et vous aurez la garantie qu'une AMG Mercedes incarne tout ce qui est techniquement réalisable et judicieux. Lors de ces essais, les composants doivent répondre à des exigences de performance et de qualité qui vont bien au delà des critères habituels. Voilà pourquoi, au volant d'une AMG Mercedes,



vos plaisir de conduire dépassera tout ce que vous avez pu connaître jusqu'à présent.

Bénéficiant de la certification ISO 9001, ces voitures fascinantes allient haute technologie et travail manuel de qualité. AMG Mercedes, une valeur sûre.



Le service d'étude d'AMG travaille même le week-end.



En 1971, AMG remporte la 2ème place aux 24 Heures de Spa avec la berline la plus rapide de l'époque.

Chez AMG, le travail de développement est si complexe et passionnant qu'il est régulièrement diffusé à la télévision. Et régulièrement, grâce à son enthousiasme, son expérience et son savoir-faire technique, l'équipe

AMG démarre en pole position dans l'une des compétitions automobiles parmi les plus difficiles au monde : le Championnat d'Allemagne des voitures de tourisme. Le DTM représente parallèlement un stage de formation continue des plus intéressants. Leurs connaissances en



Entre 1986 et 1993, la légendaire 190 E AMG a engrangé 50 victoires en DTM.

matière de hautes performances, les techniciens et ingénieurs AMG les ont

Des circuits à la route : le système de freinage utilisé en compétition a servi de modèle à celui de votre AMG Mercedes.



bien souvent acquises en remportant des épreuves automobiles. Certes, la compétition procure beaucoup de plaisir, mais ce n'est pas l'unique raison pour

laquelle AMG s'y engage. Car il ne faut pas oublier que les enseignements et les innovations issus du sport automobile profitent à tous les conducteurs d'une AMG Mercedes !

La Classe C a immédiatement renoué avec les succès de la 190. En 1994, elle est arrivée en tête du classement des marques et des pilotes.





MANNESMANN

AMG

AMG

BOSCH

BOSCH

BAÜMLER
men's fashion

DZ
PRIVAT

DZ
PRIVAT

BRIDGESTONE

Quand on a autant d'expérience, toute erreur est exclue.
A fortiori de votre garage.



Les meilleurs spécialistes se sont servi des meilleurs matériaux pour transformer un véhicule de série en une AMG Mercedes. Mais avant de partir sur les routes, celle-ci devra subir l'épreuve sans doute la plus difficile de toute son existence : le contrôle final effectué par les pilotes d'essai AMG.




Plus de souffle pour plus de puissance.

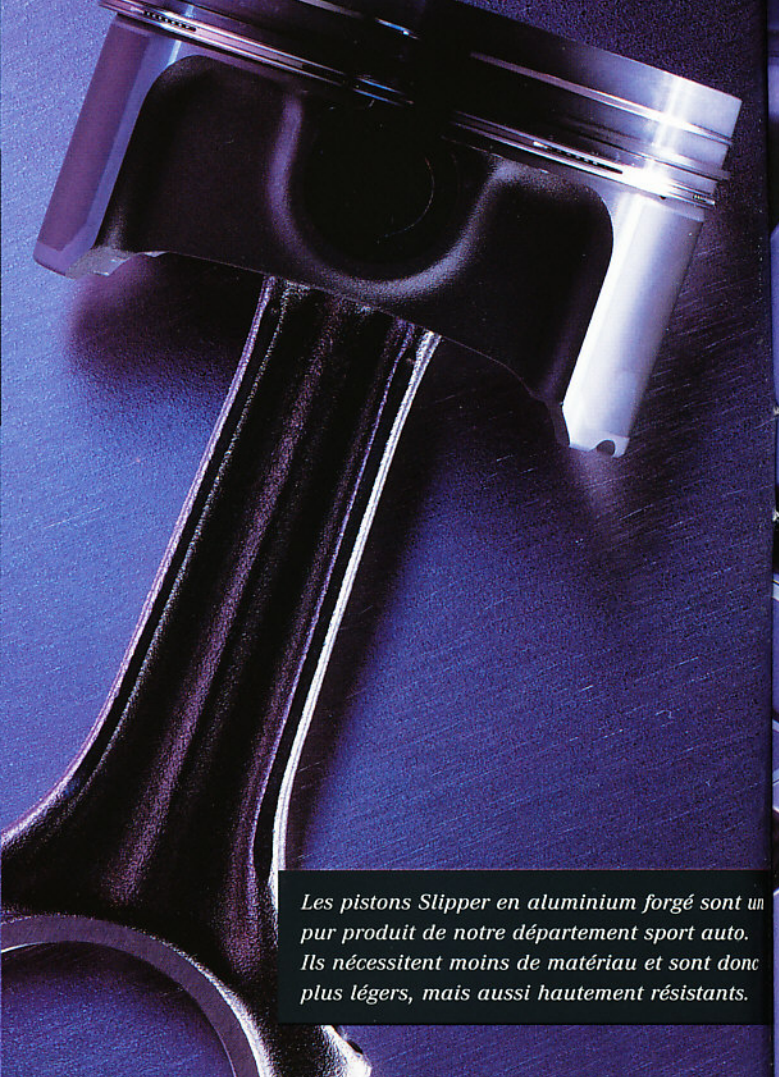
Les performances d'un moteur dépendent en grande partie de l'alternance de charge, autrement dit du débit d'air et du taux de remplissage des cylindres. Les moteurs multisoupapes Mercedes-Benz modernes sont soumis chez AMG à des modifications qui équivalent à une véritable séance de musculation. Le nouvel arbre à cames, par exemple, rallonge le temps d'ouverture des soupapes d'admission. La deuxième admission d'air et la tubulure d'admission surdimensionnée assurent pour leur part une meilleure alternance de charge. L'évacuation de l'air est optimale grâce à des canaux d'échappement modifiés sur le plan mécanique et à une réduction de la contrepression des gaz. L'ensemble du système d'échappement (tuyaux avant, silencieux central et de sortie, catalyseur) est généreusement dimensionné. Malgré ces modifications axées sur la puissance, les émissions de bruits et de substances nocives restent inférieures aux

seuils prescrits par la législation. De plus, cette cure ne s'effectue pas au détriment des atouts propres à toute Mercedes que sont la régularité de marche, la fiabilité et la longévité. Car pour compenser des contraintes thermiques plus élevées, AMG fait appel à de nombreuses subtilités techniques. Ainsi, le carter-vilebrequin est doté de gicleurs d'huile supplémentaires pour refroidir les pistons Slipper en aluminium forgé, très légers, utilisés aussi dans les moteurs de course. Les soupapes d'échappement sont également des chefs-d'œuvre de la technique : elles sont dotées d'une cavité remplie de sodium, ce qui présente des avantages en matière de poids et garantit une grande résistance thermique et une dissipation rapide de la chaleur.






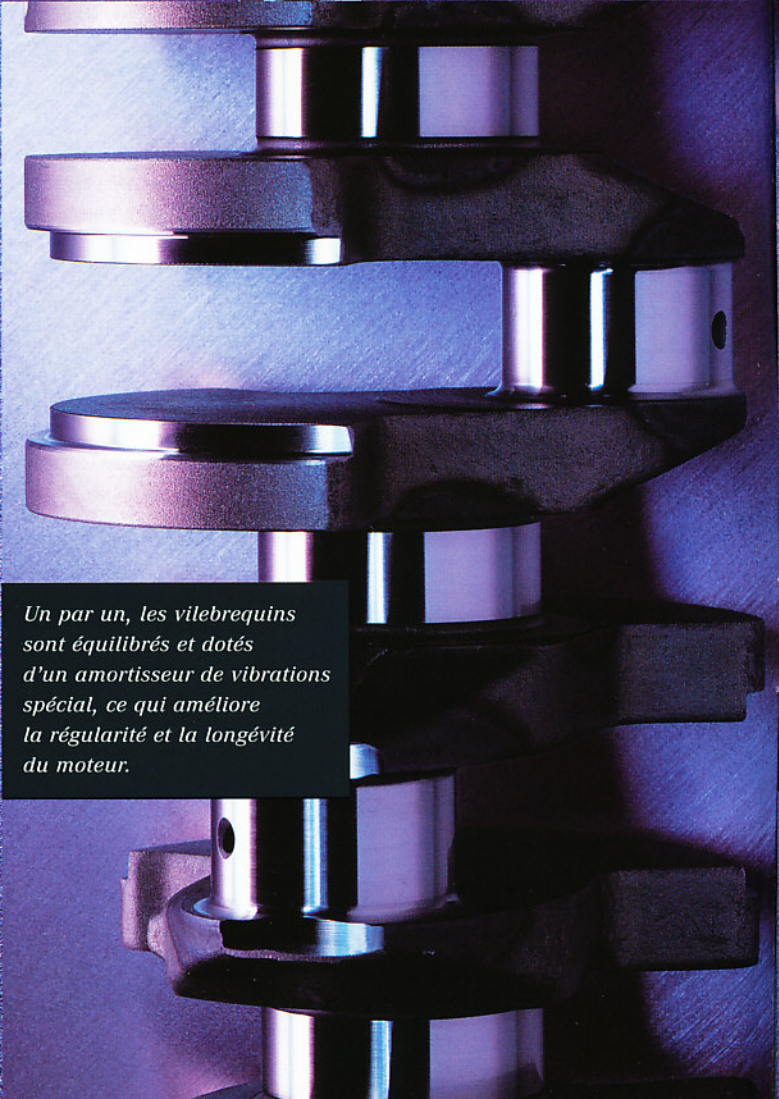
L'arbre à cames d'admission à calage variable d'un moteur AMG bénéficie d'une conception spécifique et d'un usinage adapté aux contraintes mécaniques. Il augmente la course et les temps d'ouverture des soupapes, ce qui se traduit par un remplissage optimal des cylindres.




Les pistons Slipper en aluminium forgé sont un pur produit de notre département sport auto. Ils nécessitent moins de matériau et sont donc plus légers, mais aussi hautement résistants.



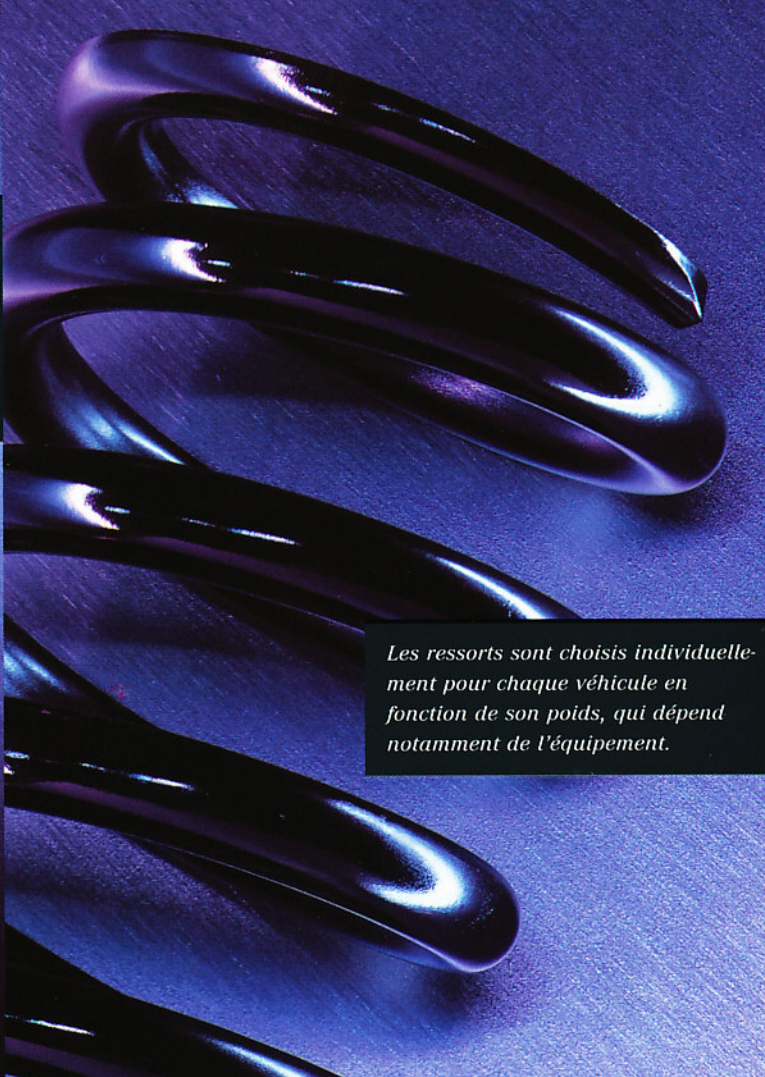
Les soupapes d'échappement sont dotées d'une cavité remplie de sodium.



Un par un, les vilebrequins sont équilibrés et dotés d'un amortisseur de vibrations spécial, ce qui améliore la régularité et la longévité du moteur.




Les jantes alliage ne sont pas seulement esthétiques, elles remplissent aussi des fonctions techniques, telles que la réduction des masses non amorties ou l'amélioration du refroidissement du système de freinage.



Les ressorts sont choisis individuellement pour chaque véhicule en fonction de son poids, qui dépend notamment de l'équipement.



AMG
4211842M10



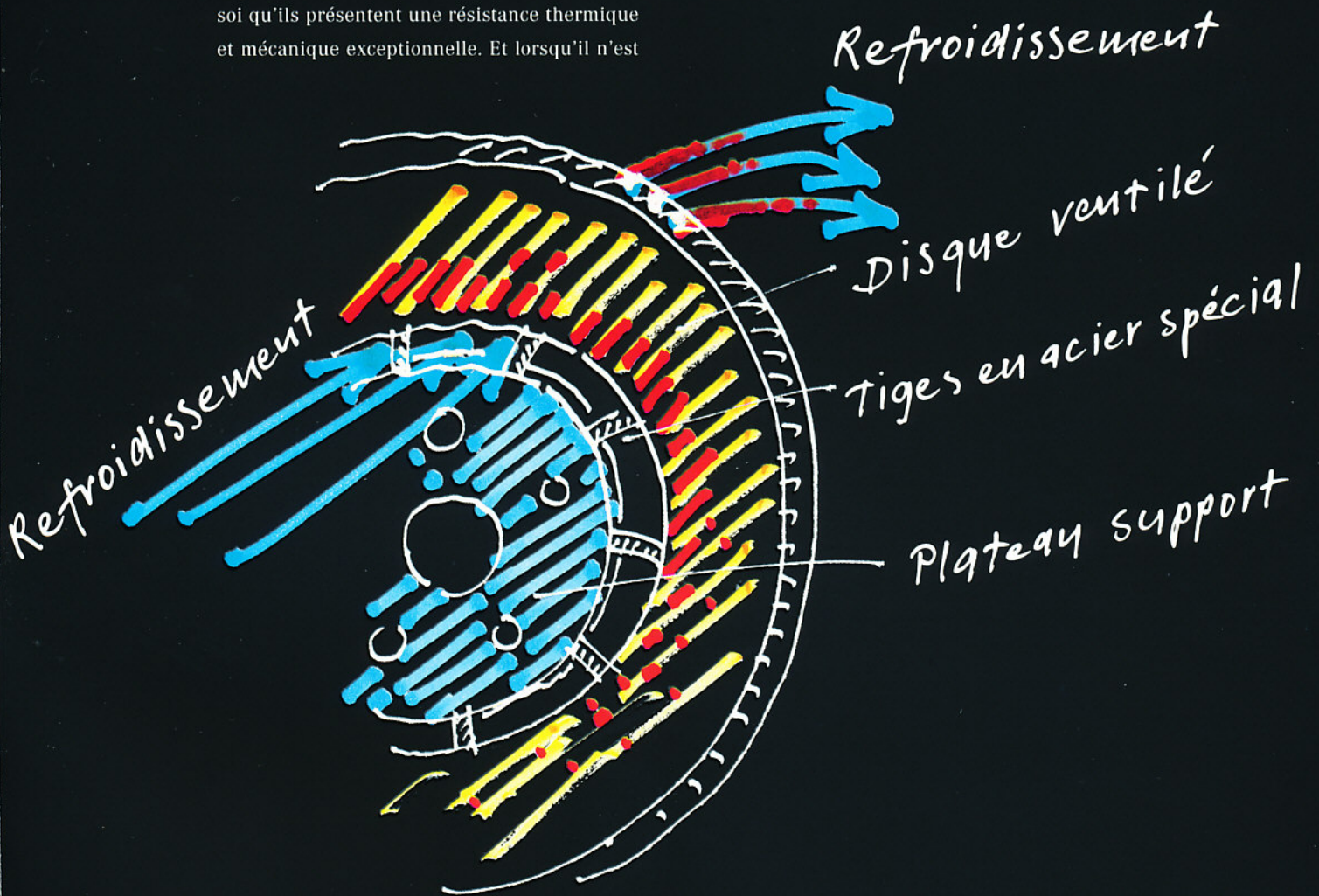
A quoi bon rouler vite si l'on ne peut s'arrêter sur commande ? Les freins des modèles AMG sont des modèles du genre. La C 36 est par exemple dotée à l'avant des mêmes freins que les modèles 8 cylindres de la Classe E.

Le réglage du châssis, qui fait appel à des barres stabilisatrices plus puissantes et à des amortisseurs oléopneumatiques plus fermes, réduit l'inclinaison latérale du véhicule et améliore la prise en main.

Le progrès au banc de freinage.

Une voiture sportive ne se définit pas seulement par sa courbe caractéristique de couple et ses valeurs d'accélération. S'il est intéressant de savoir comment elle passe de 0 à 100 km/h, le processus inverse, c'est-à-dire le freinage, est tout aussi important. C'est en effet à ce niveau que se décide si le conducteur pourra maîtriser en toute sécurité la puissance de son véhicule. Rien d'étonnant par conséquent à ce que AMG consacre une grande partie de ses études à optimiser le système de freinage. Ainsi, le préparateur n'utilise à l'avant que des disques ventilés d'un diamètre supérieur à ceux du véhicule de base. Il va de soi qu'ils présentent une résistance thermique et mécanique exceptionnelle. Et lorsqu'il n'est

pas possible d'optimiser ce qui se fait de mieux en série, les techniciens AMG innove, comme dans le cas de la E 50. En raison du poids plus élevé du véhicule, AMG transpose pour la première fois dans un véhicule de série un système issu du sport automobile. En effet, sous des contraintes thermiques extrêmes, les disques de freins peuvent se déformer et altérer ainsi l'effet de freinage. Sur la E 50, le disque de frein ventilé est désolidarisé du plateau-support par l'intermédiaire de douze tiges en acier spécial ultra-résistant. Il refroidit ainsi plus vite, ne se déforme pas et ne transmet la chaleur ni au plateau, ni à l'essieu.



L'aérodynamique.

Une AMG Mercedes apprivoise le vent.



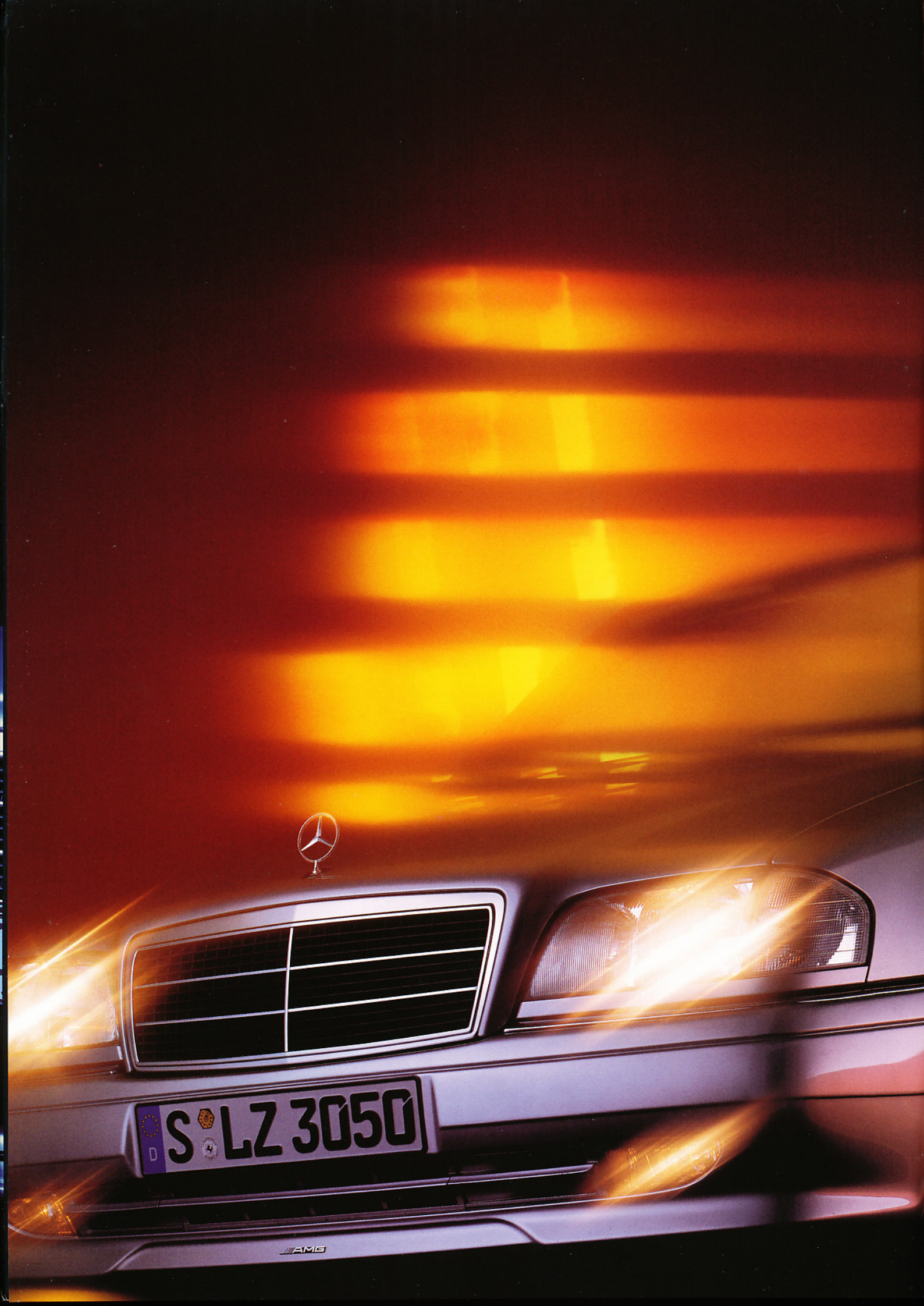
Pour transformer une automobile en voiture de course, il ne suffit pas de lui ajouter jupes et bas de caisse, fussent-ils aussi beaux et dynamiques. Sur des voitures de sport aussi exclusives que les AMG Mercedes, les jupes avant et arrière et les bas de caisse contribuent à l'excellent niveau de performances. Chez AMG, les pièces de carrosserie ne sont pas développées par les seuls

stylistes, mais aussi par des aérodynamiciens, des techniciens et des pilotes d'essai. Le bouclier avant de la C 36, par exemple, comporte, en plus des projecteurs longue portée supplémentaires, des canaux d'aération de forme



spéciale. Ceux-ci ont pour mission de diriger le flux d'air vers les freins avant, ce qui améliore leur ventilation. Des admissions d'air agrandies ont en outre été aménagées dans la partie inférieure de la jupe avant pour assurer un refroidissement optimum du moteur même en présence de contraintes extrêmes. Toutes les pièces de carrosserie AMG mises au point en soufflerie présentent d'excellentes propriétés aérodynamiques. Elles améliorent en particulier la stabilité de conduite en réduisant l'effet de portance. A l'instar des accessoires de carrosserie, les jantes alliage sont non seulement séduisantes, mais aussi indispensables : leurs grandes dimensions sont la condition sine qua

non pour pouvoir monter des freins plus grands. D'autre part, l'excellente conductibilité thermique du matériau assure un meilleur refroidissement du système de freinage. Le design de la jante lui-même est plus qu'une question de goût : le flux d'air qui doit passer à travers la roue pour refroidir le frein joue ici un rôle essentiel. La forme répond donc aussi et surtout à la fonction.



S LZ 3050

AMG

C 36



Les voitures de sport n'ont qu'à bien se tenir.

C 36

Avec l'apparition de la C 36, le premier véhicule à avoir été entièrement développé en coopération par Mercedes-Benz et AMG, le segment des voitures de sport s'est enrichi d'un nouveau concept. Il y avait déjà assez de petites voitures de sport rapides, dures et bruyantes. La C 36 s'est engagée sur une autre voie. Elle allie toutes les qualités d'une Mercedes à l'expérience de l'une des écuries de course les plus victorieuses dans la catégorie des voitures de Tourisme : AMG. Certes, cette synthèse est fondamentalement axée sur la dynamique de marche, mais elle ne renie pas les qualités propres à une berline de grande classe que sont le confort, l'ergonomie, la fiabilité, la sécurité et l'habitabilité.

Haute technologie et travail artisanal.

La C 36 est basée sur la C 280, naturellement dans sa version «Sport», c'est-à-dire avec le

motrice en sport automobile : non pas à la chaîne, mais à la main, en deux jours, par des spécialistes hautement qualifiés. La cylindrée passe à 3,6 litres, gagnant largement 800 cm³. On agrandit aussi le diamètre des cylindres et la course des pistons. En rapprochant la course et l'alésage (ici : 92,4 x 91 mm), on crée les conditions idéales pour obtenir un couple énergétique sur une très large plage de régimes : 300 Nm dès 1500 tr/mn et plus de 350 Nm entre 2800 et



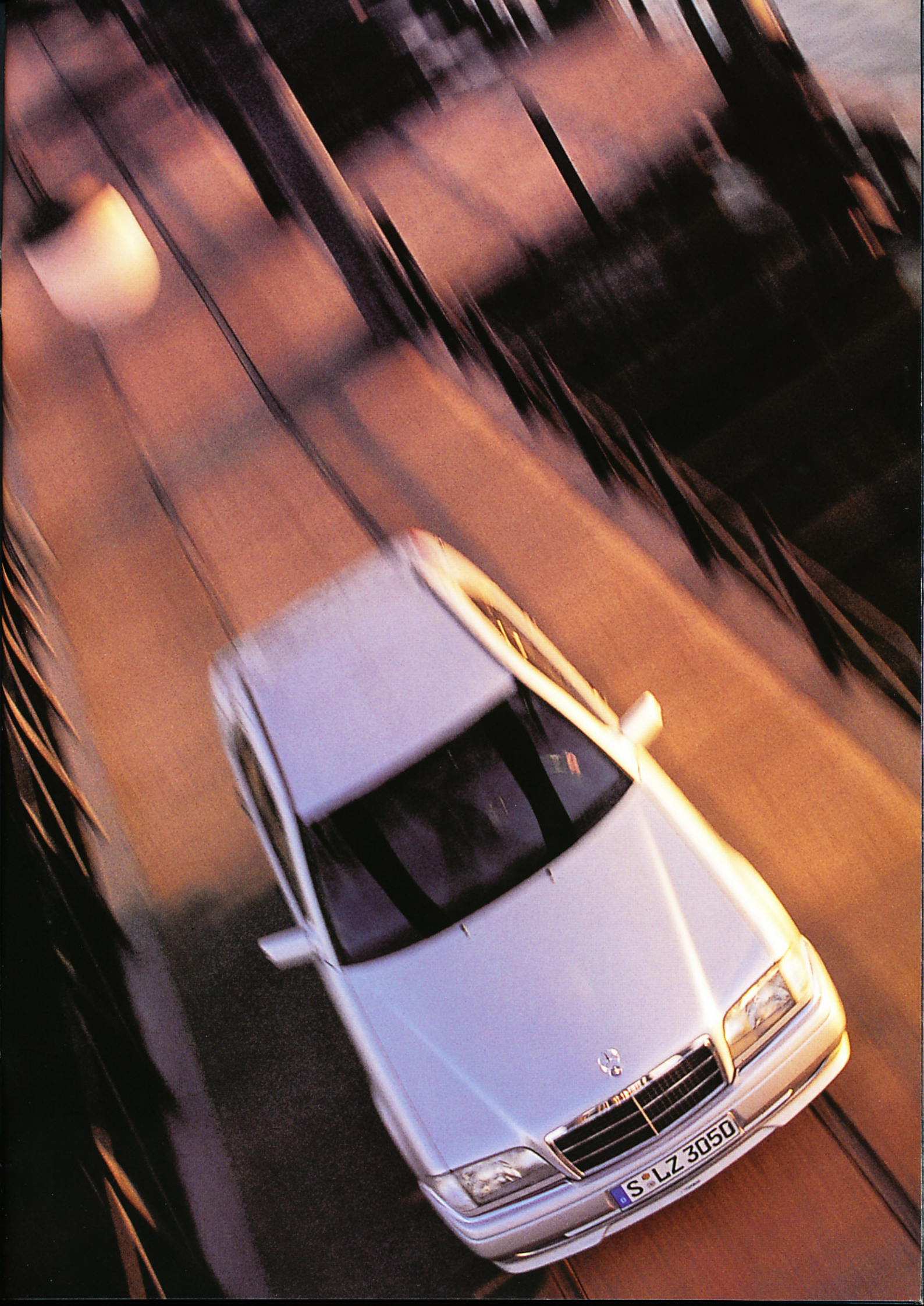
3,6 litres, 24 soupapes, 206 kW (280 ch), 385 Nm : les valeurs sont impressionnantes, mais pas autant que l'art et la manière.

5300 tr/mn. Il est rare de rencontrer un potentiel de reprise aussi impressionnant chez un moteur atmosphérique. Afin de gagner du poids, on fait appel à des pistons Slipper en aluminium forgé extrêmement légers et résis-



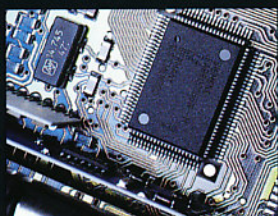
tant. Le refroidissement des pistons est assuré par des gicleurs d'huile supplémentaires. Le vilebrequin est ensuite équilibré avec soin, puis les bielles et les pistons sont sélectionnés un par un pour chaque bloc-moteur, afin

tants. Le refroidissement des pistons est assuré par des gicleurs d'huile supplémentaires. Le vilebrequin est ensuite équilibré avec soin, puis les bielles et les pistons sont sélectionnés un par un pour chaque bloc-moteur, afin





d'aboutir à la meilleure combinaison possible. Les techniciens AMG sont tout aussi attentifs à la culasse. En effet, le changement de charge à l'intérieur de la culasse, autrement dit l'alternance de l'admission et de l'échappement de



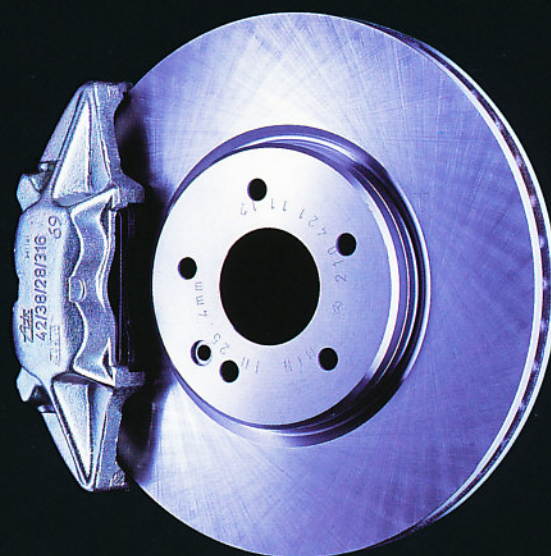
Le cerveau de la gestion moteur est reprogrammé pour la C 36 au cours de mois entiers de développement.

l'air, détermine pour une large part les performances du moteur. Il est donc possible d'intervenir de diverses façons à ce niveau afin d'optimiser le taux de remplissage des cylindres. Cela va du perfectionnement des arbres à cames à l'usinage mécanique des canaux d'échappement, en passant par le refroidissement des soupapes au sodium, sans oublier le cerveau de cette centrale énergétique : la gestion moteur électronique. Celle-ci consiste en une simple puce qui renferme des indications complètes sur toutes les fonctions du groupe moteur. Enfin, la désignation C 36 ne recouvre pas seulement un moteur puissant, mais un véhicule brillant dans toutes les disciplines dynamiques avec un nouveau train de roulement, de nouveaux freins et une nouvelle aérodynamique. En effet, une voiture de sport sûre et performante ne peut résulter que de l'interaction parfaite de tous ses composants.

Le nec-plus-ultra du freinage.

Le potentiel d'accélération et la vitesse maximale sont une chose. La technique qui permet

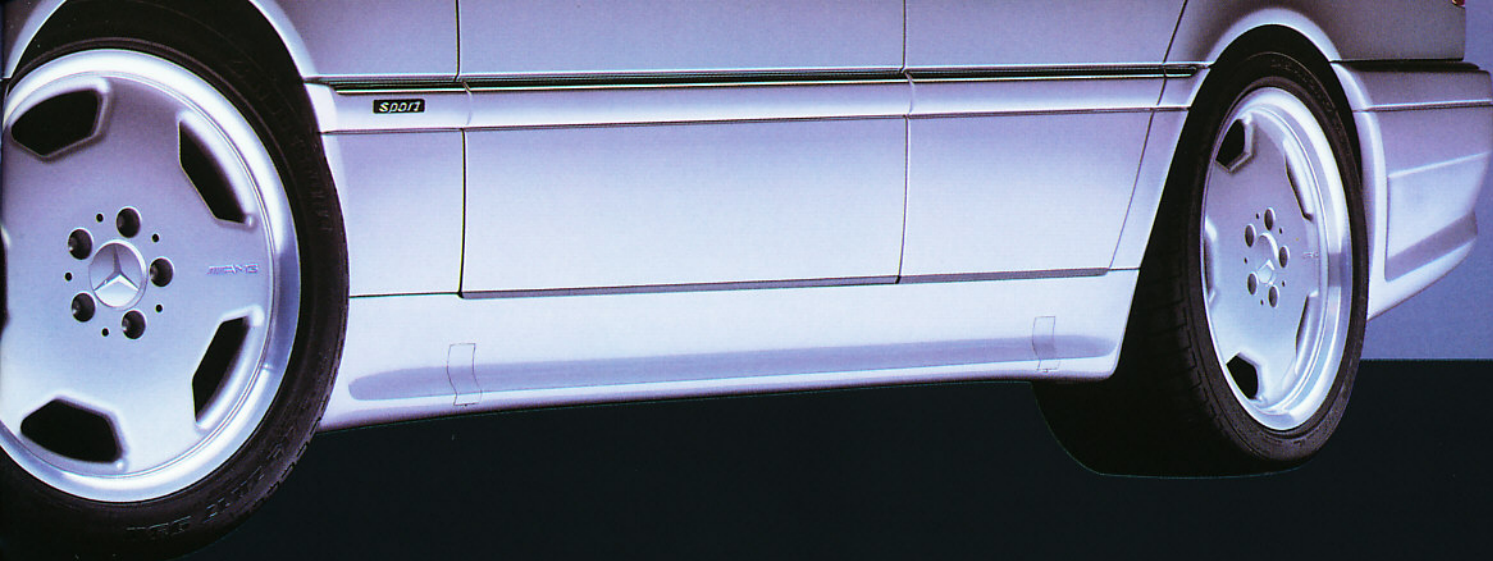
de maîtriser la puissance en est une autre, sans doute encore plus importante. Voilà pourquoi la C 36 est dotée d'un système de freinage qui est parfaitement à la hauteur de ses performances sportives. Ainsi, les freins avant et arrière sont similaires à ceux utilisés sur les modèles huit cylindres Mercedes-Benz. Les spécialistes AMG ont adapté les disques de freins ventilés ainsi que l'étrier fixe à quatre pistons. Résultat : du fait du poids relativement faible du véhicule, la résistance thermique et mécanique ainsi que les valeurs de freinage sont exemplaires.



Repris des modèles Mercedes 8 cylindres, le système de freinage garantit des distances de freinage minimales même en cas de fortes contraintes.

Des passages de rapports plus rapides.

Auparavant, les passages de rapports sans débrayage ni embrayage étaient plutôt associés à un style de conduite tranquille. Toutefois,



depuis que la pédale d'embrayage se fait de plus en plus rare même dans les voitures de sport, les opinions changent. Et lorsque l'on conduit la C 36 avec sa boîte de vitesses de série, on est vite séduit par cette transmission automatique 4 rapports. En effet, celle-ci autorise à la fois une

C 36

conduite sportive et un maniement

confortable et détendu sur les trajets quotidiens. Les points de passage ont été optimisés de sorte qu'à chaque changement de vitesse, la puissance est transmise en un minimum de temps, avec un glissement très faible. Les passages de rapports sont d'ailleurs plus rapides qu'avec une boîte de vitesses mécanique.

Une tenue sport pour la Classe C.

Outre les raffinements techniques réservés à la C 36, comme le moteur et les freins, AMG met d'autres produits à la disposition de tous les conducteurs de Classe C amateurs de sport,

tels que train de roulement, jantes et kit carrosserie. Grâce à leur meilleure aération et à leur plus grande conductibilité thermique, les jantes monobloc de 17" contribuent à un refroidissement plus efficace des freins. De plus, leur surface lisse présente des avantages sur le plan aérodynamique. Chaussées de pneus de 225/45 ZR 17, les jantes de 7,5" de largeur assurent un excellent contact avec la chaussée. C'est aussi le cas des jantes de 8,5" de largeur combinées à des pneus de 245/40 ZR au niveau de l'essieu arrière de la C 36. Associée à la courbe d'amortissement dégressive du train de roulement sport, cette monte assure un guidage latéral et une précision exemplaires, sans avoir à renoncer au confort de roulement. Le bouclier avant, avec ses admissions d'air calculées avec précision pour un refroidissement optimisé des freins et du moteur, les bas de caisse évitant les tourbillons d'air, la jupe arrière, augmentent la force d'appui et améliorent ainsi la sécurité à des vitesses élevées.





E 50



Pourquoi accepter les compromis ?

Si, pour vous, les berlines classiques ne sont pas assez sportives ni les voitures de sport suffisamment confortables, alors la E 50 est

E 50

la voiture qu'il vous faut. Cette AMG Mercedes est

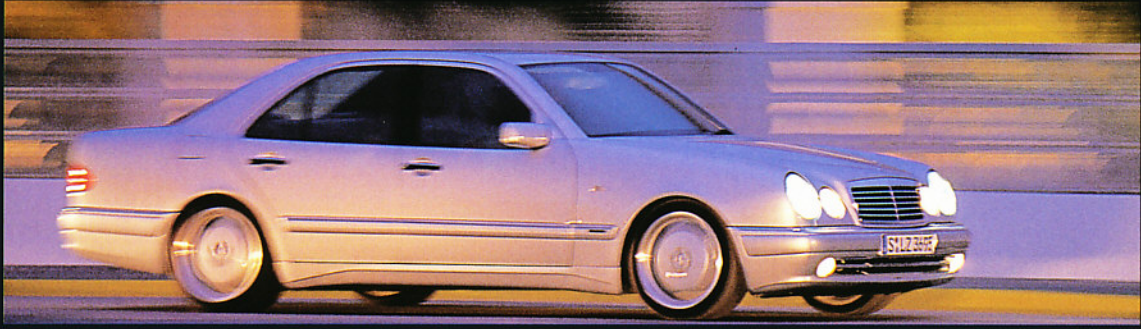
basée sur la nouvelle Classe E, qui compte déjà au nombre des voitures dynamiques. Après être passée encore une fois entre les mains des ingénieurs de Mercedes-Benz et d'AMG, celle-ci n'oblige pratiquement plus à aucun compromis, que ce soit en matière de confort, de sécurité ou de dynamisme. Il est vrai que la

E 50 réalise alors la synthèse parfaite entre les qualités légendaires des grandes routières Mercedes et le plaisir de conduire tout particulier offert par une AMG.

Une culasse remaniée.

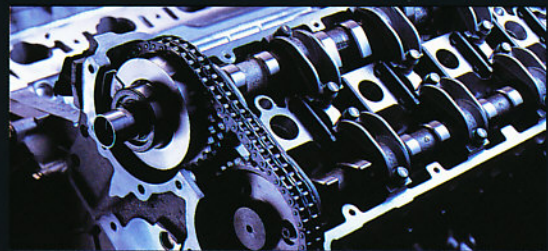
Sous le capot de la E 50, on retrouve le bloc-moteur du V8 de 5 litres qui anime également la S 500. Celui-ci offre les meilleures conditions pour obtenir une puissance souveraine. Afin d'optimiser la respiration du moteur, c'est-à-dire l'alternance de charge, la culasse est entièrement retravaillée. L'alimentation





d'air est améliorée par le biais d'une admission à double flux. Les soupapes restent naturellement plus longtemps ouvertes, ce qui a nécessité un remaniement des arbres à cames d'admission et d'échappement. Les nouveaux ressorts, les soupapes et tubulures d'admission de plus grandes dimensions ainsi que l'usinage minutieux de la culasse, se traduisent par un meilleur remplissage des cylin-

dres, ce qui se répercute positivement sur la puissance du moteur. D'autre part, après la combustion, les gaz d'échappement doivent s'évacuer facilement, et la contre-pression rester minimale. Pour cela, la ligne d'échappement est remaniée de bout en bout. Les tuyaux de plus grande section, le silencieux central et le pot catalytique des modèles 12 cylindres Mercedes-Benz assurent d'une part un faible niveau sonore, ce qui est très agréable, et garantissent d'autre part des taux d'émissions polluantes nettement inférieurs aux sévères



La culasse du moteur V8 de 5 litres est entièrement remaniée. Cette séance de musculation concerne en particulier les arbres à cames et les ressorts de soupapes.

normes légales. Enfin, la E 50 reçoit bien entendu une gestion moteur modifiée qui communique en permanence avec l'électronique des systèmes d'aide à la motricité et de la boîte automatique via un bus de données CAN.

Une boîte automatique intelligente.

La E 50 est équipée de série d'une boîte automatique 5 rapports à convertisseur. Grâce à son excellente harmonisation, celle-ci souligne de manière idéale les caractéristiques du véhi-



cule. Les passages de rapports, extrêmement rapides et néanmoins sans à-coups, veillent autant au confort qu'à la sportivité. Quant à l'électronique qui la pilote, celle-ci travaille en autodidacte et s'adapte à chaque situation dynamique en tenant compte du style de conduite du conducteur.

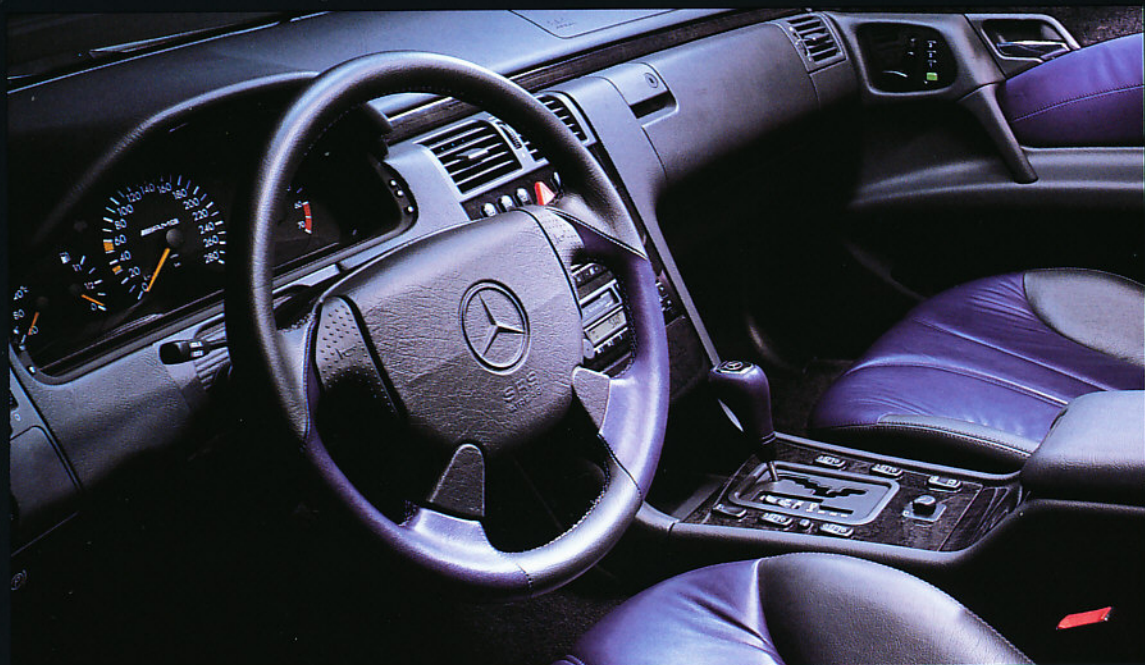
Les freins d'une voiture de course.

La E 50 reçoit un système de freinage entièrement nouveau qui est largement à la hauteur de ses excellentes performances. Sur l'essieu avant, on trouve des étriers flottants à deux

pistons de grand diamètre montés sur des disques de freins similaires à ceux utilisés par AMG sur ses véhicules engagés en DTM. Les disques ventilés sont désolidarisés du plateau-support par l'intermédiaire de tiges en acier spécial. Ceci permet d'abaisser sensiblement la température des disques, du liquide de freins et des paliers de roues. Cet investissement technique se traduit par des valeurs

E 50

Les richesses intérieures de la E 50 : sellerie cuir bicolore exclusive.





de freinage exemplaires, mais aussi par une grande longévité et une excellente résistance. Les performances des freins arrière ne sont pas moins impressionnantes. Il est vrai qu'ils sont repris du SL 600 de Mercedes-Benz.



Une technique issue des circuits : le disque est désolidarisé du plateau-support par 12 tiges en acier spécial.

Un train de roulement serein.

Le train de roulement sport AMG, hautement performant, est pratiquement imperturbable. Il reste maîtrisable dans pratiquement toutes les situations. L'harmonisation des ressorts de suspension et des amortisseurs oléopneumatiques, dont la courbe caractéristique est dégressive, offre une rare synthèse de stabilité routière et de confort. Par rapport à celui de la E 420, le train de roulement de la E 50 est surbaissé. Pour un contact optimal avec la chaussée, l'essieu avant est doté de jantes alliage d'un diamètre de 18" et d'une largeur de 8", chaussées de pneus de 235/40 ZR 18, l'essieu arrière étant équipé de jantes de 9" de largeur et de pneus de dimensions 265/35 ZR 18.

La nouvelle Classe E en tenue de sport.

Le train de roulement sport et les éléments de style AMG, de série sur la E 50, peuvent être commandés départ usine ou après coup pour tous les modèles de la nouvelle Classe E. Ceci concerne, par exemple, les jantes en alliage léger, mais aussi le bouclier avant avec



Le bouclier avant, les bas de caisse et la jupe arrière sont peints dans la couleur du véhicule et soulignent le dynamisme de la Classe E.

les feux antibrouillard intégrés, la jupe arrière et les bas de caisse. Ces modifications, qui n'ont pratiquement pas d'influence sur l'excellent C_x du véhicule de base, contribuent à réduire la portance, un avantage considérable, notamment à vitesse élevée.



C'est vrai, il existe une alternative à la C 36 et à la E 50.

Voici les concurrents les plus sérieux des berlines de la Classe C et de la nouvelle Classe E. En effet, les variations AMG sur le thème de la Classe E ne posent pratiquement aucune limite à vos préférences ou à vos exigences en matière automobile. Vous souhaitez joindre l'utile à l'agréable ? Nous vous conseillons alors la version sportive des breaks Mercedes. La con-

E 36

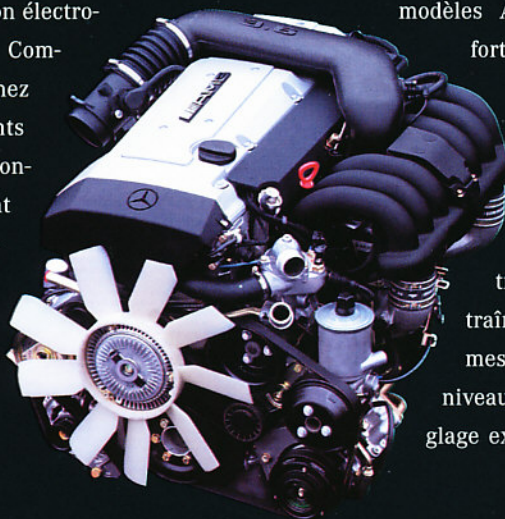
Classe E ne posent pratiquement aucune limite à vos

duite est-elle pour vous une fête des sens ? Le cabriolet E 36 vous y invite. Ou préférez-vous avoir un toit en dur au-dessus de la tête ? Aucun problème : la E 36 existe aussi en version coupé. Quelle que soit la voiture qui trouvera votre faveur, vous pouvez être sûr d'une chose : chacune d'entre elles bénéficie de la technique de haut carat d'une AMG Mercedes. A commencer par le moteur. A la base, c'est le même que celui qui enthousiasme les conduc-



teurs de C 36, mais adapté avec précision à la Classe E. Il dispose ainsi d'un dispositif d'admission et d'échappement spécial ainsi que d'une nouvelle gestion électronique du moteur. Comme il est d'usage chez AMG, les composants ont tous été sélectionnés individuellement pour chaque véhicule, puis usinés

Le moteur 6 cylindres de 3,6 l est modifié pour les breaks, le cabriolet et le coupé.



et assemblés à la main. Ainsi, sous toutes ses formes, la E 36 offre les excellentes performances routières communes à tous les modèles AMG Mercedes ainsi qu'un fort potentiel de sécurité active.

Traduction en chiffres : 6 cylindres, 3,6 litres de cylindrée, 200 kW (272 ch) et un couple généreux de 385 Nm. Cette démonstration de puissance n'entraîne aucun compromis en termes de confort grâce au faible niveau sonore du moteur et au réglage excellent du châssis. Bien que

Le cabriolet E 36 AMG.

plus près de la route, le train de roulement sport AMG (option) de la Classe E ne laisse aucune impression de dureté. Quant à la boîte de vitesses automatique 4 rapports, celle-ci allie rapidité et confort lors des changements de vitesses. Bien entendu, le système de freinage a été modifié en fonction de la puissance du véhicule. L'essieu avant est équipé des freins des modèles 8 cylindres de la Classe SL, qui garantissent de faibles distances de freinage et une grande résistance aux contraintes.



Le kit carrosserie, que vous pouvez commander départ usine ou comme accessoire, est esthétique et améliore le contact avec la chaussée.



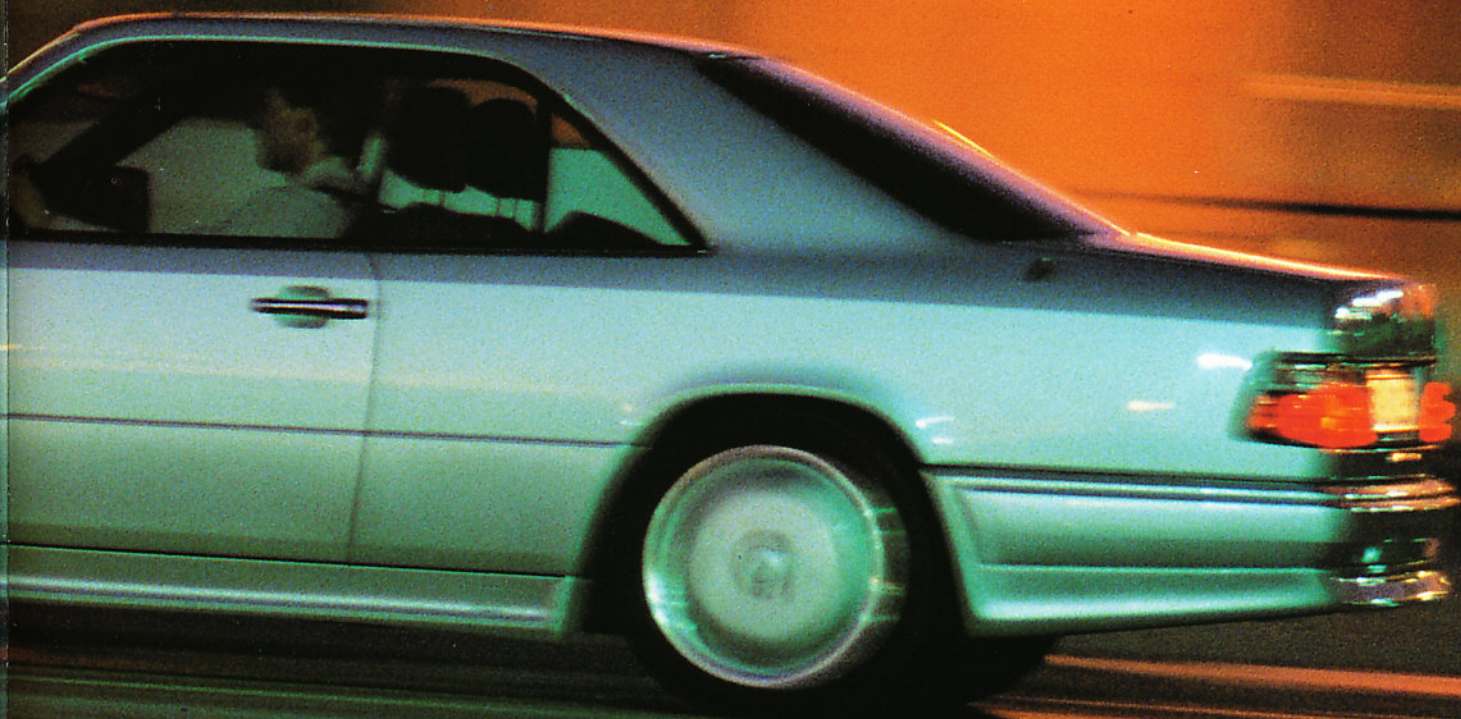
A bord d'une AMG Mercedes, le plaisir de conduite ne connaît pas de limite vers le haut, comme sur le cabriolet E 36.





La Classe E en tenue de sport.

Le train de roulement sport AMG, le kit carrosserie avec les jupes avant et arrière ainsi que les bas de caisse, de même que les jantes alliage, sont disponibles pour tous les modèles de la Classe E, indépendamment de la motorisation. Les pneus de 225/45 ZR 17 peuvent être montés soit sur des jantes monobloc (A),



soit sur des jantes alliage
en plusieurs parties (B).
Enfin, il existe aussi
une jante en plu-
sieurs parties (C)
avec des pneus
235/45 ZR 17.



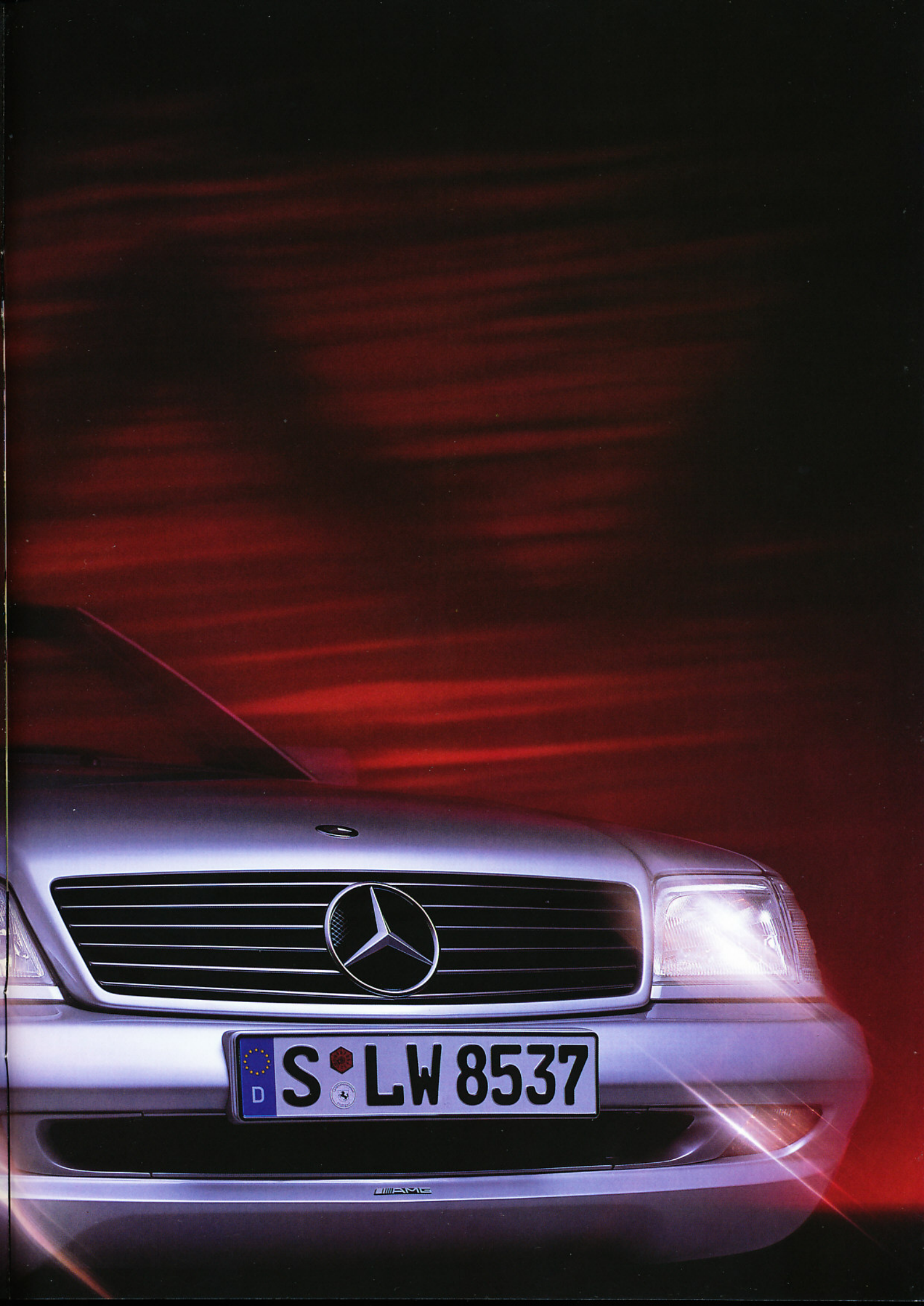
A

B

C

SL 60





D S LW 8537

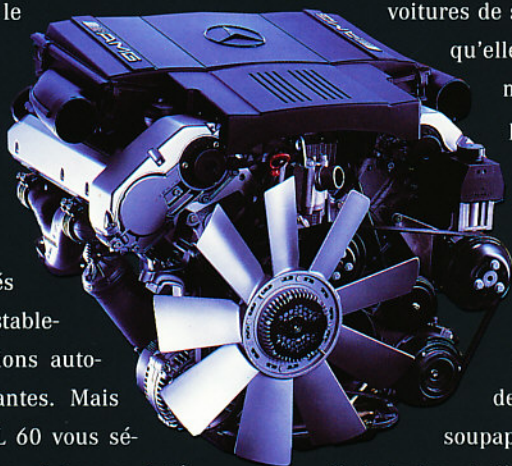
AMG

Si deux vœux vous étaient exaucés.

Les bonnes fées se font aujourd'hui encore plus rares que les bonnes voitures de sport. Si, malgré tout, deux vœux vous étaient exaucés, que diriez-vous

SL 60

premièrement d'un SL et deuxièmement d'un moteur V8 AMG de six litres ? Même s'il faut toujours manier avec prudence les superlatifs, le SL 60 peut sans exagération être qualifié de véritable «voiture de rêve». Tout d'abord en raison de sa silhouette extérieure, car après tout les roadsters signés Mercedes font incontestablement partie des réalisations automobiles les plus fascinantes. Mais au-delà de sa ligne, le SL 60 vous séduira également par ses richesses intérieures et sa technique de pointe. Prenons le moteur : vous serez impressionné par ses



excellentes caractéristiques mais aussi et surtout par l'art et la manière de développer sa puissance. Dès 1000 tr/mn, vous disposez d'un couple de 450 Nm. 3000 tours/mn plus tard, celui-ci atteint même 600 Nm ! C'est en toute souveraineté et sans artifices que le SL 60 fait la démonstration de sa puissance. Mais avec la fougue propre au moteur V8 sans lequel les voitures de sport ne seraient pas ce qu'elles sont. Ce paquet de muscles légendaire repose sur le moteur V8 Mercedes de 5 l qui a été entièrement remanié selon la philosophie maison. Avec pour résultat une cylindrée exceptionnelle de 6 l. Arbres à cames et soupapes spécifiques, canaux d'admission et d'échappement remaniés, vilebrequin parfaitement équilibré et logé dans un carter spécial, pistons et bielles forgés



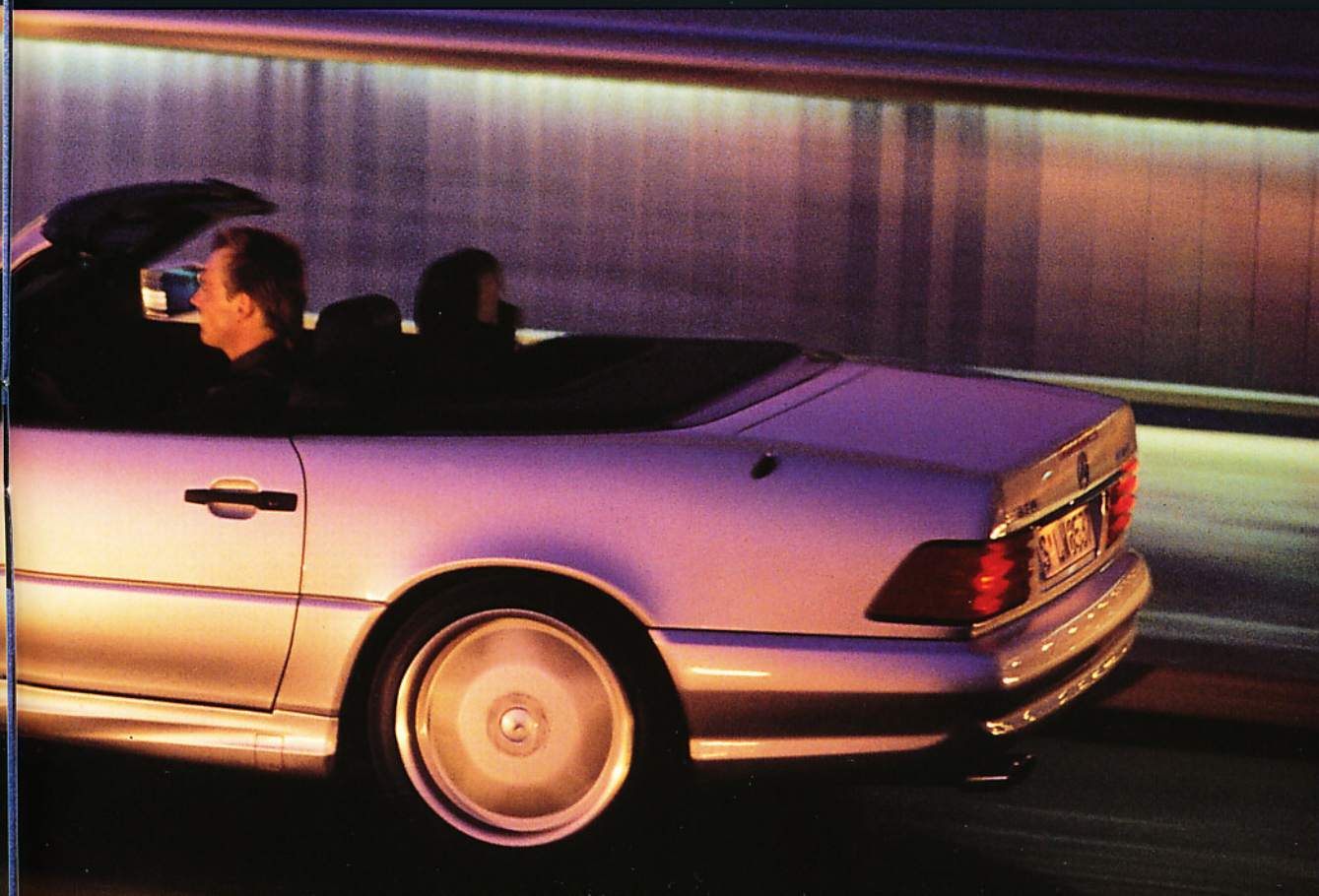


et gestion Motronic : tous ces composants font partie du programme sport spécialement concocté pour le SL 60. Comme de coutume chez AMG, tous ces éléments sont mesurés avec des outils de précision et travaillés de façon artisanale avant d'être sélectionnés individuellement pour chaque véhicule. Les techniciens AMG ont réservé le même soin au train de roulement du SL. Celui-ci offre des réserves suffisantes parfaitement adaptées à la puissance du SL 60. Une modification a cependant été apportée afin de tenir compte de la personnalité de cette AMG Mercedes : une barre stabilisatrice renforcée au niveau de l'essieu avant ainsi qu'une suspension et des amortis-

seurs plus fermes réduisent la tendance au roulis et optimisent les propriétés dynamiques du SL. Tous les modèles de la Classe SL peuvent être équipés sur demande du train de roulement sport.

Une nouveauté sur le SL 60 : des jantes en alliage léger de 18" de diamètre en plusieurs parties.

A l'avant : largeur 8,5" et pneus 245/40. A l'arrière : largeur 10" et pneus 275/35.



La Classe S en tenue de sport.



Le berlines et coupés de la Classe S ont toujours incarné le summum de l'innovation technique dans le monde de l'automobile. Du turbodiesel au 12 cylindres, tous les moteurs affichent des performances exceptionnelles. Le confort, le plaisir de conduire, la sécurité active et passive se situent à un niveau qu'il est difficile de dépasser. Les ingénieurs et stylistes AMG doivent donc se contenter de souligner les qualités dynamiques de la Classe S. Ils ont par exemple opté pour un train de roulement doté de ressorts plus courts et

d'amortisseurs oléopneumatiques plus fermes. Viennent s'y ajouter des jantes alliage de 18" soit en plusieurs parties, selon la tradition du sport automobile, soit monobloc, avec des pneus 255/45 ZR 18. Tous ces composants viennent encore rehausser le dynamisme de la Classe S. Les mouvements de tangage et de roulis de la carrosserie se trouvent réduits, par exemple lors de brusques changements de direction, au freinage ou à l'accélération, tandis que les réserves de sécurité augmentent. Du fait de cette conception plus ferme du train de roulement, le véhicule est surbaissé de quelques centimètres par rapport au modèle de série. Le dynamisme est donc aussi visible que sensible. Pour renforcer encore cet effet d'optique, on pourra opter pour le kit carrosserie AMG, avec bouclier avant, bas de caisse et jupe arrière de la couleur du véhicule. Bien entendu, la qualité du style et de la fabrication est celle que vous êtes en droit d'attendre d'AMG et de Mercedes-Benz. Le design de ces accessoires de carrosserie s'harmonise par-



Tous les éléments du kit carrosserie sont peints dans la couleur du véhicule.



S LV 3116

Les coupés Classe S.



*Le bouclier avant : une ligne harmonieuse,
une aérodynamique parfaite.*

*Les jantes 18" en plusieurs parties,
pour les berlines et coupés de la Classe S.*



faitement avec celui du véhicule. De plus, non seulement ces modifications confèrent à la Classe S un caractère individuel et sportif, mais elles remplissent également des fonctions aérodynamiques importantes. En effet, toute voiture tend à décoller de la route à vitesse élevée, ce qui réduit d'autant l'adhérence au sol. Fruit de travaux de développement intensifs en soufflerie et lors d'essais pratiques, le kit carrosserie a été conçu pour minimiser cet effet de portance et améliorer ainsi la sécurité de conduite.







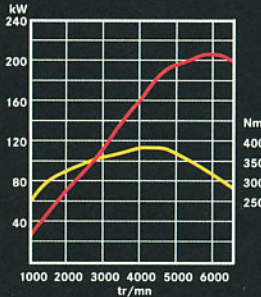
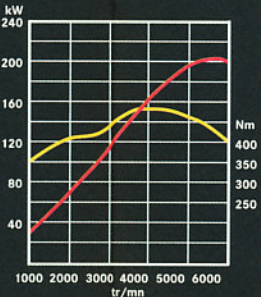
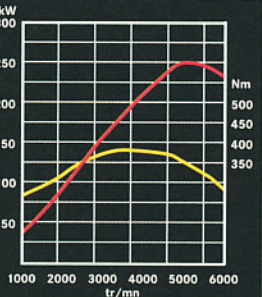
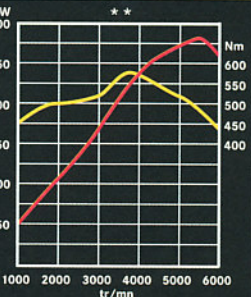
La jante monobloc de 18", chaussée de pneus 255/45 ZR 18.





E 50

D S-LZ 3695

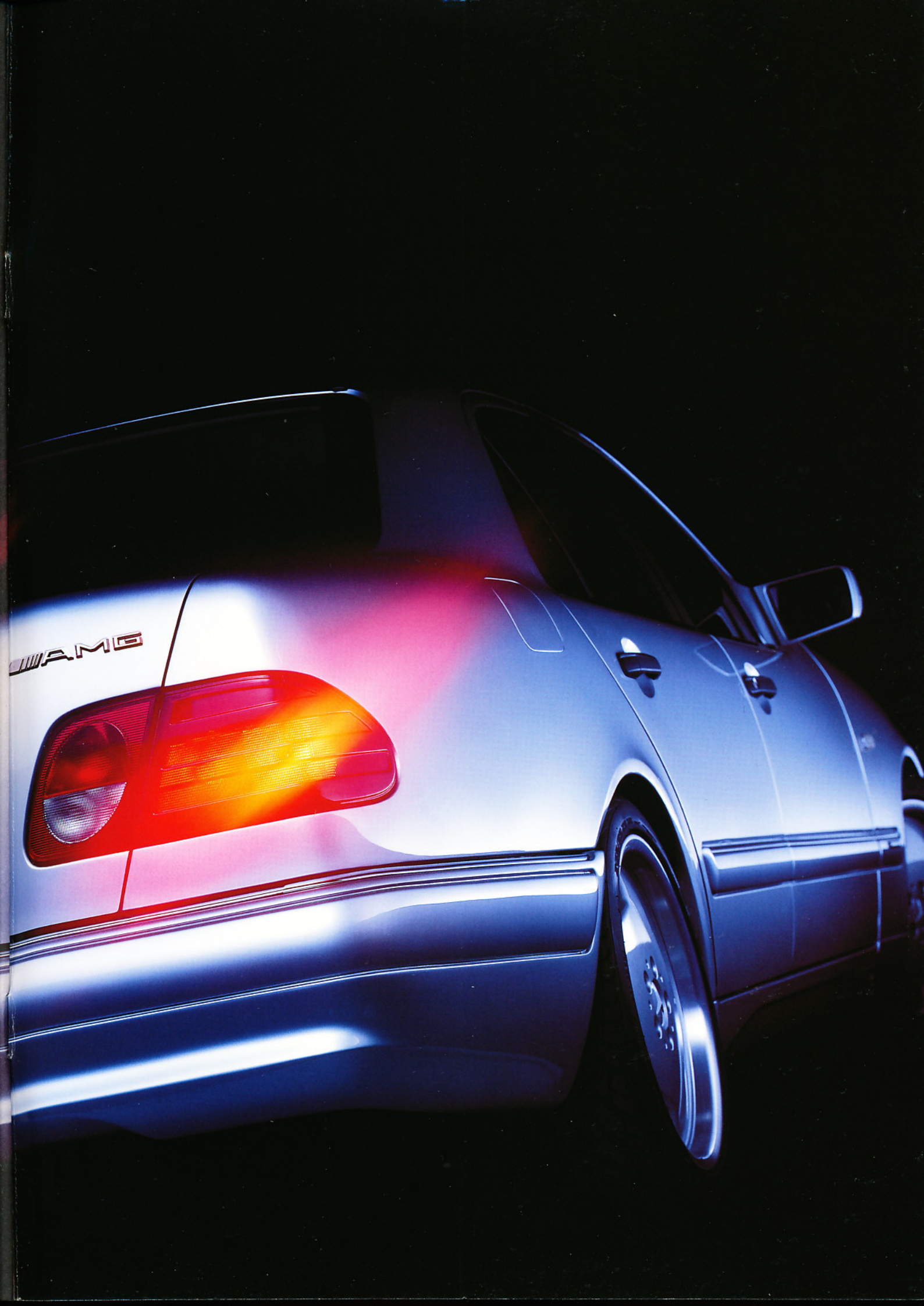
		C 36  Berline	E 50  Berline	E 36  Break/Cabriolet/Coupé	SL 60  Roadster
Caractéristiques techniques					
Nombre de cylindres/disposition		6/en ligne 4 soupapes par cylindre	8/en V 4 soupapes par cylindre	6/en ligne 4 soupapes par cylindre	8/en V 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	3606	4973	3606	5956
Alésage x course	mm	91,0 x 92,4	96,5 x 85	91,0 x 92,4	100,0 x 94,8
Puissance nom. kW (ch)	à tr/mn	206 (280)/5750	255 (347)/5750	200 (272)/5750	280 (381)/5600**
Couple nominal Nm	à tr/mn	385/4000	480/3750	385/3750	580/3750**
Régime maxi	tr/mn	6400	6000	6400	6000
Compression		10,5	11,0	10,5	10,0
Préparation du mélange		Injection d'essence pilotée par microprocesseur avec débitmètre d'air massique à film chaud (HFM)	Injection d'essence pilotée par microprocesseur avec débitmètre d'air massique à film chaud (HFM)	Injection d'essence pilotée par microprocesseur avec débitmètre d'air massique à film chaud (HFM)	Injection d'essence pilotée par microprocesseur avec débitmètre d'air massique à film chaud (HFM)
Puissance/couple					
Boîte de vitesses		automatique 4 rapports	automatique 5 rapports	automatique 4 rapports	automatique 5 rapports
Performances routières					
Accélération				Break/Cabriolet/Coupé	
0-100 km/h	s	6,7	6,2	7,2/7,2/7,0	5,6**
60-120 km/h	s	8,3	6,4	7,9/8,9/8,0	6,5**
0-400 m	s	14,9	14,2	15,0/15,1/14,9	13,7**
0-1000 m	s	26,8	25,4	27,6/27,5/27,0	24,7**
Vitesse maxi	km/h	250*	250*	240/250*/250*	250*
Consommation de carburant					
en cycle urbain	l/100 km	13,6	15,9	14,0/13,8/13,4	16,9**
à 90 km/h	l/100 km	8,5	8,7	9,6/8,5/8,5	10,1**
à 120 km/h	l/100 km	10,1	10,3	11,5/10,4/10,4	12,1**
Carburant	sans plomb	Super	Super	Super	Super
Châssis					
Dimensions jantes/pneus avant		7,5 J x 17 / 225/45 ZR 17	8 J x 18 / 235/40 ZR 18	7,5 J x 17 / 225/45 ZR 17	8,5 J x 18 / 245/40 ZR 18
Dimensions jantes/pneus arrière		8,5 J x 17 / 245/40 ZR 17	9 J x 18 / 265/35 ZR 18	7,5 J x 17 / 225/45 ZR 17	10 J x 18 / 275/35 ZR 18

* Limitée électroniquement

** Valeurs provisoires

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES





Conseil, vente et installation auprès de votre partenaire Mercedes-Benz.

Publicité internationale. Sous toute réserve de modification de la conception et des fournitures. Les informations de ce catalogue sont à considérer comme approximatives. L'offre des modèles peut différer selon les pays de commercialisation, de même que les caractéristiques techniques et les équipements de série ou proposés en option. Les visuels peuvent présenter des équipements optionnels. Pour toutes précisions, veuillez vous adresser à votre concessionnaire.