



PRESSE 22. Mai 1996

23. Mai 1996

Premiere auf dem Automobilsalon in Portugal

Liebe Kollegin,
lieber Kollege,

die Palette der Mercedes-Benz S-Klasse wird weiter aufgewertet. Ab Juni steht ein neuer S 300 TURBODIESEL-Motor (130 kW/177 PS) zur Verfügung, der gegenüber dem Vorgängermodell S 350 TURBODIESEL hinsichtlich Leistung und Kraftstoffverbrauch spürbare Vorteile bietet.

Mit der Einführung des neuen Aggregats erhalten alle Modelle der S-Klasse in verschiedenen Details optische Veränderungen sowie umfangreichere Ausstattungspakete. So bietet Mercedes-Benz das bisher den Acht- und Zwölfzylindermodellen vorbehaltene Fünfgang-Automatikgetriebe mit elektronischer Steuerung serienmäßig auch für den S 300 TURBODIESEL und den S 320 an. Zudem erhalten alle Sechszylinder eine Antriebsschlupfregelung und Geschwindigkeitsbegrenzer für Tempo-30-Zonen. Sicherheitsfeatures wie Sidebags in den vorderen Türen, ein neues Fahrberechtigungssystem mit moderner Transponder-Technik und Scheibenwischer mit Regensensor gehören zukünftig zum Lieferumfang aller Varianten. Wichtig für den Kunden: In Deutschland bleiben die Preise trotz der umfangreichen Ausstattungsanhebungen unverändert.

Ihre Weltpremiere feiert die überarbeitete Mercedes-Benz S-Klasse anlässlich der Auto-Show in Porto (Portugal) vom 24. Mai bis 2. Juni 1996, alle Details zur neuen Generation der S-Klasse dürfen wir Ihnen mit der heutigen Presse-Information überreichen.

Mit freundlichen Grüßen
Mercedes-Benz AG
Presseabteilung Pkw

Olaf H. Meidt

Hans-Gerd Bode



PRESSE-INFORMATION

Die neuen Limousinen der S-Klasse sind unter anderem an farblich abgesetzten Einbauteilen und einer hochgesetzten dritten Bremsleuchte erkennbar. Im Innenraum sorgen feingemesserte Zierteile

23. Mai 1996

NEUER MERCEDES-BENZ S 300 TURBODIESEL MIT LADELUFTKÜHLUNG

- Sechszylinder-Viertventil-Turbodiesel mit 130 kW/177 PS
- Serienausstattung durch Sidebags und Regensensor aufgewertet
- Sechszylinder-Modelle mit ASR und Fünfgang-Automatik

Stuttgart. Neu in der Mercedes-Benz S-Klasse ist der S 300 TURBODIESEL, dessen moderner Sechszylinder-Viertventil-Turbodiesel rund 18 Prozent mehr Leistung hat und etwa neun Prozent weniger Kraftstoff verbraucht als die bisherige Diesellimousine der S-Klasse. Mit noch attraktiverer Serienausstattung und innovativen Technikdetails wertet Mercedes-Benz außerdem ab Juni dieses Jahres die S-Klasse auf. Anlässlich des Automobilsalons in Portugal stellt das Unternehmen die neuen Limousinen erstmals der Öffentlichkeit vor. In Deutschland bleiben die Preise trotz der umfangreichen Ausstattungsanhebungen unverändert.

Viertventiltechnik, Ladeluftkühlung und eine vorbildliche Drehmomentcharakteristik zählen zu den wichtigsten Merkmalen des neuen S 300 TURBODIESEL. Gegenüber dem Vorgängermodell S 350 TURBODIESEL erreicht die neue Diesellimousine ein um etwa sechs Prozent höheres Drehmoment und eine um rund 18 Prozent höhere Leistung. In Zahlen: Der Selbstzünder entwickelt bereits ab 1600 Umdrehungen ein Drehmoment von 330 Newtonmeter und hält diesen Wert bis 3600/min konstant. Die Motorleistung beträgt 130 kW/177 PS bei 4400/min. Trotz höherer Leistung liegt der Kraftstoffverbrauch des neuentwickelten Viertventilers im Drittmix um etwa neun Prozent unter dem Wert des Vorgängermodells.



Die neuen Limousinen der S-Klasse sind unter anderem an farblich neu gestalteten Rückleuchten, in Wagenfarbe lackierten Anbauteilen und einer hochgesetzten dritten Bremsleuchte erkennbar. Im Innenraum sorgen feingemaserte Zierteile aus der Holzart „Calyptus“ für eine helle, freundliche Atmosphäre.

• Neuentwickelter 3,0 Liter-Sechszylinder mit 130 kW/177 PS

Die elektronisch gesteuerte Fünfgang-Automatik, die Mercedes-Benz in der S-Klasse bisher bei den Acht- und Zwölfzylindermodellen anbot, liefert das Automobilunternehmen künftig auch für die Sechszylinder der S-Klasse. Bei den Modellen S 300 TURBODIESEL und S 320 gehört die Fünfgang-Automatik zur Serienausstattung, beim S 280 ist sie auf Wunsch erhältlich.

Darüber hinaus werden die Sechszylinder-Modelle serienmäßig mit Antriebs-schlupfregelung und automatischem Geschwindigkeitsbegrenzer für Tempo-30-Zonen ausgestattet.

Auf dem Gebiet der passiven Sicherheit erzielen die Mercedes-Ingenieure durch den serienmäßigen Einsatz von Sidebags in den vorderen Türen der S-Klasse-Limousinen weitere Fortschritte. Die Diebstahlsicherheit der Mercedes-Topmodelle wurde durch ein neues Fahrbe-rechtigungssystem abermals verbessert. Es nutzt die moderne Transponder-Technik für die Datenübertragung zwischen Fahrzeugschlüssel und Zündschloß. Ein Sensor steuert künftig die Scheibenwischer der S-Klasse je nach Regenintensität.

DIESEL nur 11,2 Sekunden (S 350 TURBODIESEL: 13,1 Sekunden) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 206 km/h (S 350 TURBODIESEL: 185 km/h).

Mehr noch: Trotz höherer Leistung liegt der Kraftstoffverbrauch des neuentwickelten Viertakters im Drittenix um etwa neun Prozent unter dem Wert des Vorgängermodells.



Neuer S 300 TURBODIESEL mit Vierventiltechnik und Turboaufladung

Überblick:

MEHR LEISTUNG, HÖHERES DREHMOMENT, GERINGERER VERBRAUCH

S 300 TURBODIESEL

- Neuentwickelter 3,0 Liter-Sechszylinder mit 130 kW/177 PS
- Kraftstoffverbrauch im Durchschnitt um etwa neun Prozent gesenkt
- Mehr Drehmoment und bessere Fahrleistungen als beim Vorgängermodell
- Elektronische Steuerung für Motor, Getriebe und Antrieb

Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Kraftstoffverbrauch - gesamt	8,1 l/100 km
- CO ₂	10,3 g/km

Vierventiltechnik, Ladeluftkühlung und eine vorbildliche Drehmomentcharakteristik zählen zu den wichtigsten Merkmalen des neuen 3,0 Liter-Sechszylinder-Dieselmotors für die Mercedes-Benz S-Klasse, der das bisherige Zweiventil-Triebwerk mit 3,5 Liter Hubraum ablöst. Der neue S-Klasse-Diesel heißt S 300 TURBODIESEL.

Gegenüber dem Vorgängermodell erreicht der S 300 TURBODIESEL ein um etwa sechs Prozent höheres Drehmoment und eine um rund 18 Prozent höhere Leistung. In Zahlen: Der Selbstzünder entwickelt bereits ab 1600 Umdrehungen ein Drehmoment von 330 Newtonmetern und hält diesen Wert bis 3600/min konstant. Die Motorleistung beträgt 130 kW/177 PS bei 4400/min.

Damit ist die neue Diesellimousine ihrem Vorgänger auch bei den Fahrleistungen überlegen. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dauert beim S 300 TURBODIESEL nur 11,2 Sekunden (S 350 TURBODIESEL: 13,1 Sekunden) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 206 km/h (S 350 TURBODIESEL: 185 km/h). Mehr noch: Trotz höherer Leistung liegt der Kraftstoffverbrauch des neuentwickelten Vierventilers im Drittmix um etwa neun Prozent unter dem Wert des Vorgängermodells.



Die technischen Daten und Fahrleistungswerte des S 300 TURBODIESEL im
Überblick: Führung optimiert. Überdies setzen sie nahrunggefüllte Auslaßventile
und Kolben mit speziellen Kühlkanälen ein.

4

S 300 TURBODIESEL	
Zylinder/Ventile	R6/24
Hubraum	2996 cm ³
Bohrung/Hub	87/84 mm
Verdichtung	22 : 1
Leistung bei 1/min	130 kW/177 PS bei 4400/min
Max. Drehmoment bei 1/min	330 Nm bei 1600 - 3600/min
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h	11,2 s
Kraftstoffverbrauch*	
- Stadtzyklus	11,0 l/100 km
- konstant 90 km/h	6,7 l/100 km
- konstant 120 km/h	8,7 l/100 km
Kraftstoffverbrauch**	
- City	13,8 l/100 km
- EUCD	8,1 l/100 km
- gesamt	10,3 l/100 km
- CO ₂	273 g/km

Vorläufige Angaben; *nach 80/1268/EWG; **nach 93/116/EG

Vierventiltechnik, Turbolader und Ladeluftkühlung in Kombination

Die beachtlichen Fortschritte bei den Fahrleistungen und beim Kraftstoffverbrauch sind in erster Linie ein Verdienst der Vierventiltechnik, die Mercedes-Benz als weltweit erster kw-Hersteller auch bei Dieselmotoren einsetzt. Sie verbessert die Beatmung des Motors, verringert die Leistungsverluste beim Ladungswechsel und steigert somit in Verbindung mit dem Turbolader den Wirkungsgrad des Sechszylinders. Ein weiterer Pluspunkt ist die Ladeluftkühlung: Sie senkt die Lufttemperatur vor den Brennräumen und sorgt dafür, daß der Motor größere Luftmassen verarbeiten kann und schützt zugleich den Zylinderkopf vor Überhitzung. Apropos Kühlung: Damit Zylinderkopf und Triebwerk der höheren Wärmeentwicklung auch unter Extrembedingungen schadlos standhalten,



haben die Mercedes-Ingenieure die Menge des umlaufenden Kühlmittels erhöht und dessen Führung optimiert. Überdies setzen sie natriumgefüllte Auslaßventile und Kolben mit speziellen Kühlkanälen ein.

• **Antiruckelregelung:** Schwingungen des Triebstrangs, die beispielsweise beim Auch die elektronischen Steuergeräte von Motor und Getriebe sind mit Schutzfunktionen ausgestattet, die eine thermische Überlastung des Turbodieselmotors verhindern: Das Motormanagement steuert bei Vollast die Einspritzmenge des Kraftstoffs je nach Kühlmitteltemperatur und Geschwindigkeit, während die Bergfahrterkennung der Getriebe-Elektronik bei längeren Fahrten im Gebirge mit schwerem Anhänger und bei hohen Außentemperaturen automatisch in eine niedrigere Fahrstufe zurückschaltet, um die Temperaturbelastung des Motors auf diese Weise zusätzlich zu reduzieren.

Motorsteuerung per Mikro-Computer

• **Kraftstoffmanagement:** Die Dieselelektronik tauscht per CAN-Datenbus (Controller Area Network) mit den Steuergeräten der Antriebschlußregelung. Darüber hinaus übernimmt die elektronische Dieselmotorsteuerung des neuen S 300 TURBODIESEL auch eine Vielzahl anderer Aufgaben, die sich in der Summe durch günstigen Kraftstoffverbrauch, geringe Schadstoffemissionen und hohen Fahrkomfort bemerkbar machen:

- **E-Gas:** Anstelle eines üblichen Gestänges ist das Fahrpedal der Diesellimousine auf elektrischem Wege mit der Kraftstoff-Einspritzung verbunden. Durch Tritts aufs Pedal sendet der Fahrer ein Signal aus, das einer bestimmten Einspritzmenge entspricht. Die Motorelektronik steuert dementsprechend die Reiheneinspritzpumpe.
- **Leerlaufregelung:** Wird das Fahrpedal des S 300 TURBODIESEL nicht betätigt, stellt die Motorelektronik automatisch eine feste Leerlaufdrehzahl ein.



- **Laufrieheregelung:** Bei Drehzahlen unterhalb von 1500/min sorgt eine zylinderselektive Steuerung der Einspritzmenge für gleichmäßigen Motorlauf.
- **Antiruckelregelung:** Schwingungen des Triebstrangs, die beispielsweise beim Gangwechsel oder durch schnelle Betätigung des Fahrpedals verursacht werden können, dämpft die Motorelektronik durch eine gezielte Anpassung der Einspritzmenge.
- **Vollasteinspritzmenge:** Aus den Daten über die Motordrehzahl, den Ladedruck und die Ladelufttemperatur ermittelt die Motorelektronik die maximal mögliche Einspritzmenge. So wird vermieden, daß der Motor bei Vollast raucht oder überlastet wird.
- **Kraftstoffmengensteuerung:** Die Dieselelektronik tauscht per CAN-Datenbus (Controller Area Network) mit den Steuergeräten der Antriebsschlupfregelung (ASR) und des Automatikgetriebes Informationen aus. So wird die Einspritzmenge beim Schaltvorgang des Getriebes oder beim ASR-Eingriff bedarfsgerecht verringert.
- **Tempomat:** Die Regelung für die Kraftstoffmenge schließt auch eine Tempomatfunktion ein. Die vom Fahrer gewünschte Geschwindigkeit wird über die Einspritzmenge konstant gehalten.
- **Wegfahrsperr:** Mittels digitaler Datenübertragung erfolgt auch die Kommunikation zwischen der Motorelektronik und dem Steuergerät des Fahrberechtigungssystems. Erteilt der Mikro-Computer der Wegfahrsperr keine Startfreigabe, blockiert die Dieselelektronik die Kraftstoffeinspritzung.



Kennfeldgesteuerte Regelung des Ladedrucks

7

Der Ladedruck des Turboladers wird beim neuen S 300 TURBODIESEL von Mercedes-Benz ebenfalls elektronisch geregelt. Dazu führt das Steuergerät einen ständigen Vergleich der aktuellen Ist-Werte mit den im Ladedruck-Kennfeld gespeicherten Soll-Daten durch und paßt sie mit Hilfe des sogenannten „Waste-Gate“ kontinuierlich an. Eine dynamische Vorsteuerung sorgt dafür, daß sich der notwendige Ladedruck schnell aufbaut und sich die Diesellimousine zügig beschleunigen läßt. Der Einsatz eines exakt auf den Motor abgestimmten, kleineren Turboladers mit direkter Anbindung an das Abgassystem verbessert dessen Ansprechverhalten ebenfalls.

... Dafür sorgen gezielte Modellpflegemaßnahmen, mit denen Mercedes-Benz Sicherheit, Komfort und Ausstattung der Limousinen

Elektronisch gesteuerte Abgasrückführung

Die Abgasreinigung des S 300 TURBODIESEL steht ebenfalls unter elektronischer Regie. Der Mikro-Computer der Motorsteuerung ist mit einem Kennfeld gefüttert, das die Abgasrückführung je nach Einspritzmenge und Motordrehzahl steuert. Auch äußere Betriebsbedingungen wie eine Veränderung des atmosphärischen Luftdrucks, Schwankungen der Ladeluft- und Kühlmitteltemperatur sowie die Einstellung der Ladedruckregelung haben Einfluß auf die Menge der in den Motor zurückgeleiteten Abgasmenge, so daß stets eine exakte Dosierung möglich ist. Die Steuerung des Rückführventils erfolgt über einen elektropneumatischen Wandler.

Die Zwölfzylinder-Limousine S 600 rollt auch künftig mit Hotzerteilen aus hoch-

Neben der elektronisch gesteuerten Abgasrückführung ist der neue S 300 TURBODIESEL mit einem doppelten Oxidationskatalysator ausgerüstet, der Kohlenmonoxid-, Kohlenwasserstoff- und Partikelemissionen des Motors verringert. Die zweiflutige Abgasanlage der Limousine erfordert den Einsatz zweier parallel angeordneter Katalysatoren.



PRESSE-INFORMATION

8

Neues von der Mercedes-Benz S-Klasse rundet die serienmäßige Innenraum-Ausstattung der S-Klasse ab. Das farblich
KOMFORT UND SICHERHEIT AUF NOCH HÖHEREM NIVEAU

- Interieur und Exterieur noch attraktiver
- Neue Fünfgang-Automatik auch für Sechszylinder-Modelle
- Sidebags, Regensensor und noch wirksamere Wegfahrsperrung serienmäßig

Das „S“ im Typenschild der Mercedes-Modelle ist seit jeher ein Synonym für
Automobiltechnik vom Feinsten. Diesen Anspruch erfüllen die Limousinen der
S-Klasse ab Juni dieses Jahres. Dafür sorgen gezielte Modellpflegemaßnahmen,
mit denen Mercedes-Benz Sicherheit, Komfort und Ausstattung der Limousinen
noch einmal verbesserte.

Die Spitzenmodelle mit dem Stern präsentieren sich jetzt mit neuen, attraktiven
Außenfarben, farblich neu gestalteten Rückleuchten und in Wagenfarbe lackierten
Anbauteilen. Auch in den Innenraum halten neue Farben und Materialien Einzug:
Feingemaserte Zierteile der Holzart „Calyptus“ lösen das bisherige Zebrano-Holz
ab und sorgen für eine hellere, noch freundlichere Atmosphäre. Auf Wunsch steht
in der S-Klasse jetzt auch das elegante Vogelaugenahorn zur Wahl, das bisher der
Avantgarde-Line der E-Klasse vorbehalten war.

Die Zwölfzylinder-Limousine S 600 rollt auch künftig mit Holzzierteilen aus hoch-
wertigem Wurzelnuß-Holz von den Montagelinien. Hier ändert sich allerdings der
serienmäßige Sitzbezug: Er besteht jetzt aus besonders weichem Nappa-Leder.
Bei den Achtzylinder-Modellen S 420 und S 500 gehört die elektrische Sitzein-
stellung künftig zur Serienausstattung.



Ein praktisches Ablagenetz, das im Fußraum des Beifahrers seinen Platz findet, rundet die serienmäßige Innenraum-Ausstattung der S-Klasse ab. Das farblich aufs jeweilige Interieur abgestimmte Netz erleichtert die Unterbringung von Straßenatlas, Reiseführern oder anderen Utensilien. Den Kofferraum der Limousinen stattet Mercedes-Benz serienmäßig mit einem Gepäcknetz aus, das Koffern oder Reisetaschen sicheren Halt bietet.

Fünfgang-Automatik mit elektronischer Steuerung für alle Modellversionen

Die elektronisch gesteuerte Fünfgang-Automatik, die Mercedes-Benz bisher bei seinen Acht- und Zwölfzylindermodellen anbot, gibt es künftig auch für die Sechszylinderlimousinen der S-Klasse. Mit seiner Hilfe leistet das Stuttgarter Automobilunternehmen einen weiteren nennenswerten Beitrag zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und zur Verbesserung des Fahrkomforts. Bei den Modellen S 320 und S 300 TURBODIESEL gehört die Fünfgang-Automatik zur Serienausstattung, beim S 280 ist sie auf Wunsch erhältlich.

Ein Mikro-Computer, der per Datenbus mit der Motorelektronik und dem Steuergerät des jeweiligen Traktionssystems Informationen austauscht, ist das Kernstück des Getriebes. Aus dieser Vielzahl von Daten sowie zusätzlichen Sensorsignalen über den Fahrwiderstand und die Wünsche des Autolenkers errechnet die Getriebesteuerung Schaltpunkte, die für den jeweiligen Betriebszustand optimal sind und zugleich dem individuellen Fahrstil entsprechen. Das bedeutet: Bei Kurvenfahrt, an Steigungs- oder Gefällstrecken verschiebt die Getriebeelektronik die Schaltpunkte und verhindert auf diese Weise plötzliche Gangwechsel, die das Fahrverhalten ungünstig beeinflussen können. Überdies erfaßt die Elektronik die Bewegungen des Gaspedals und leitet daraus die jeweiligen Wünsche des Fahrers ab. An häufigen und schnellen Gaspedal-Bewegungen erkennt das Automatikgetriebe einen dynamischen Fahrer und adaptiert die Schaltlinien an die sport-



liche Fahrweise. Damit reagiert das Getriebe in jeder Situation so, wie es der Fahrer von ihm erwartet.

10

Auf dem Gebiet der passiven Sicherheit erzielen die Mercedes-Ingenieure durch Sechszylinder-Modelle serienmäßig mit ASR und 30-km/h-Tempomat

Limousinen weitere Fortschritte. Im Falle eines Seitenunfalls reißt der Sidebag ab. Darüber hinaus sorgen bei den Sechszylinder-Modellen der S-Klasse eine Reihe weiterer Systeme für ein noch höheres Maß an Fahrsicherheit und Fahrkomfort:

Das Luftpolster nicht nur die Belastungen im Brustbereich, sondern bitt auch

- **Antriebsschlupfregelung:** An die Stelle des Elektronischen Traktions Systems (ETS) tritt jetzt beim S 280, dem neuen S 300 TURBODIESEL und dem S 320 serienmäßig die Antriebsschlupfregelung (ASR). Das Traktionssystem ist im gesamten Geschwindigkeitsbereich aktiv und verbessert die Traktion und Fahrstabilität durch automatischen Bremseneingriff an den Antriebsrädern und/oder durch Verringerung des Motordrehmoments.

den Gurtstraffer und - je nach Unfalltyp - auch den Sidebag des Beifahrers in bewährter Manier auslöst.

- **Motorsteuerung:** Mit Einsatz der neuen Motronic ME 2.1 wird die digitale Vernetzung der Sechszylindermotoren mit dem Automatikgetriebe, dem ABS- und ASR-Steuergerät, der Wegfahrsperrung sowie dem Kombi-Instrument möglich.

zwei Kilogramm ist notwendig, dank die Elektronik eine auf dem Sitz abgestellte

- **Tempomat:** Ebenso wie die Acht- und Zwölfzylinder-Limousinen der S-Klasse erhalten jetzt auch die Sechszylinder einen automatischen Geschwindigkeitsbegrenzer für Tempo-30-Zonen. Dieser neuentwickelte Tempomat, den Mercedes-Benz als weltweit erster Automobilhersteller anbietet, läßt sich bei einer Geschwindigkeit von weniger als 34 km/h einschalten und limitiert das maximale Tempo auf 30 km/h. Bei aktiviertem Tempo-30-Begrenzer blendet sich ein entsprechender Hinweis in das Display der Außentemperaturanzeige ein.

Überlegung der Wegfahrsperrung erfolgt nicht mehr über die Infrarot-Fernbedienung der Zentralverriegelung, sondern mittels Datenübertragung am Lenkschloß.

Sobald der Autofahrer den Fahrzeugschlüssel in das Zündschloß steckt, erfolgt



Sidebags in den vorderen Türen und Sensoren im Beifahrersitz schloß ein elektromagnetischer Datenaustausch. Die Signale werden an den Mikrocomputer

Auf dem Gebiet der passiven Sicherheit erzielen die Mercedes-Ingenieure durch den serienmäßigen Einsatz von Sidebags in den vorderen Türen der S-Klasse-Limousinen weitere Fortschritte. Im Falle eines Seitenunfalls reißt der Sidebag eine spezielle Naht in der Stoff- oder Lederverkleidung der Tür auf und schiebt sich binnen weniger Millisekunden zwischen Insassen und Tür. Auf diese Weise verringert das Luftpolster nicht nur die Belastungen im Brustbereich, sondern hält auch die Pendelbewegungen des Kopfes in Grenzen.

per Infrarotsignal Wird der Schalter der Fernbedienung zweimal kurz betätigt.

Neu ist auch die automatische Sitzbelegungs-Erkennung auf der Beifahrerseite: Wird der Beifahrersitz mit einem Gewicht von mehr als zwölf Kilogramm belastet, gibt die Elektronik ein entsprechendes Signal an das Steuergerät der Rückhaltesysteme, das dann beim Crash den Beifahrer-Airbag, den Gurtstraffer und - je nach Unfalltyp - auch den Sidebag des Beifahrers in bewährter Manier auslöst. Bleibt der Sitz jedoch leer, werden die Rückhaltesysteme auf der Beifahrerseite nicht benötigt und deshalb auch nicht aktiviert. Auf diese Weise hilft die Sitzbelegungs-Erkennung, die Reparaturkosten zu senken. Das Gewichtslimit von rund zwölf Kilogramm ist notwendig, damit die Elektronik eine auf dem Sitz abgestellte Einkaufstasche oder einen Aktenkoffer nicht irrtümlich als Passagier identifiziert.

sorgt dafür, daß die Xenon-Scheinwerfer stets exakt eingestellt sind und den Ge-

Noch wirksamerer Diebstahlschutz durch Transponder-Technik

Die Diebstahlsicherheit der Mercedes-Topmodelle haben die Sindelfinger Ingenieure durch ein weiterentwickeltes Fahrberechtigungssystem abermals verbessert. Wichtigster Unterschied zur bisherigen Technik: Die Aktivierung oder Deaktivierung der Wegfahrsperrung erfolgt nicht mehr über die Infrarot-Fernbedienung der Zentralverriegelung, sondern mittels Datenübertragung am Lenkradschloß. Sobald der Autofahrer den Fahrzeugschlüssel in das Zündschloß steckt, erfolgt



zwischen einem Transponder im Schlüssel und einer Spule im Zündschloß ein elektromagnetischer Datenaustausch. Die Signale werden an den Mikrocomputer des Fahrberechtigungssystems übertragen und dort ausgewertet. Stimmen die Codes von Transponder und Schloß überein, läßt sich der Motor starten. Der Vorteil dieses neuartigen Systems: Es arbeitet unabhängig vom Ladezustand der Batterie im Fahrzeugschlüssel. Die Infrarot-Fernbedienung dient damit künftig nur noch für die Betätigung der Zentralverriegelung.

• Ablageort im Beifahrer-Fußraum

Neu ist hier allerdings eine komfortable Fernentriegelung des Kofferraumdeckels per Infrarotsignal: Wird der Schalter der Fernbedienung zweimal kurz betätigt, schwenkt der Heckdeckel der Limousine mittels Federkraft automatisch auf.

• Fünftang-Automatikgetriebe**

Mehr Komfort durch Xenon-Scheinwerfer und Regensensor

• Heckleuchten dichromatisch

Die lichtstarken Xenon-Scheinwerfer, die Mercedes-Benz bereits in der E- und SL-Klasse anbietet, sind ab Juni 1996 auf Wunsch auch für die Limousinen der S-Klasse lieferbar. Die Gasentladungslampen zeichnen sich gegenüber herkömmlichen Halogenscheinwerfern durch einen doppelt so hohen Lichtstrom aus. Das macht sich durch eine wesentlich bessere Ausleuchtung der Fahrbahn und der Seitenränder bemerkbar. Eine dynamische, sensorgesteuerte Leuchtweiten-Regulierung sorgt dafür, daß die Xenon-Scheinwerfer stets exakt eingestellt sind und den Gegenverkehr nicht blenden.

• Tempomat mit 30-km/h-Funktion

Ein Sensor steuert künftig auch die Scheibenwischer der S-Klasse. Er befindet sich an der Innenseite der Frontscheibe und besteht aus zwei optoelektronischen Meßsystemen, die das Wischerintervall automatisch der jeweiligen Regenintensität anpassen. Dies geschieht mit Hilfe der Infrarottechnik: Die beiden Dioden des Regensensors senden einen unsichtbaren Lichtstrahl gegen die Frontscheibe, der je nach Regenintensität mit unterschiedlicher Stärke reflektiert wird. Prasselt bei-



spielsweise ein heftiger Platzregen auf die Scheibe, schaltet das Sensorsystem automatisch von Intervall- auf Dauerwischen um. Fallen dagegen nur ein paar vereinzelte Regentropfen vom Himmel, steuert die Elektronik die Wischertätigkeit so, daß der Autofahrer stets den besten Scheibendurchblick hat.

13

Auf einen Blick: Viel Neues in der Serienausstattung der S-Klasse*

- Ablagenetz im Beifahrer-Fußraum
- Anbauteile in Wagenfarbe
- Antriebsschlupfregelung
- Fernentriegelung für Kofferraumdeckel
- Fünfgang-Automatikgetriebe**
- Gepäcknetz im Kofferraum
- Heckleuchten bichromatisch
- Holzzierteile „Calyptus“ (außer S 600)
- Leichtmetallräder im 6-Loch-Design (S 600)
- Nappa-Leder als Sitzbezug (S 600)
- Regensensor
- Sidebags in den vorderen Türen
- Sitzeinstellung elektrisch (S 420, S 500)
- Sitzbelegungs-Erkennung Beifahrerseite
- Tempomat mit 30-km/h-Funktion
- Wegfahrsperrung mit Transponder-Technik

* Auszüge; ** Sonderausstattung beim S 280

Ihr Ansprechpartner: Hans-Gerd Bode

Telefon 0711/17- 20 366

Telefax 0711/17- 23 232



Mercedes-Benz S-Klasse

S 300 TURBODIESEL

Vierventiltechnik, Ladeluftkühlung und eine vorbildliche Drehmomentcharakteristik zählen zu den wichtigsten Merkmalen des neuen S 300 TURBODIESEL: Gegenüber dem Vorgängermodell S 350 TURBODIESEL erreicht die neue Diesellimousine ein um etwa sechs Prozent höheres Drehmoment und eine um rund 18 Prozent höhere Leistung. In Zahlen: Der Selbstzünder entwickelt bereits ab 1600 Umdrehungen ein Drehmoment von 330 Newtonmeter und hält diesen Wert bis 3600/min konstant. Die Motorleistung beträgt 130 kW/177 PS bei 4400/min. Trotz höherer Leistung liegt der Kraftstoffverbrauch des neuentwickelten Vierventilers im Drittmix um etwa neun Prozent unter dem Wert des Vorgängermodells.

Mercedes-Benz S-class

S 300 TURBODIESEL

Four-valve technology, intercooling and superb torque characteristics are among the most important characteristics of the new S 300 TURBODIESEL. The torque of the new diesel saloon is around six per cent higher than that of the previous model and its output approximately 18 per cent higher. In terms of figures, the new diesel develops torque of 330 Newton metres from engine speeds as low as 1600/min and keeps it on tap up to 3600/min. The engine output is 130 kW/177 hp at 4400/min. Despite the higher output the Euromix fuel consumption of the newly developed four-cylinder unit is around nine per cent lower than that of the predecessor model.

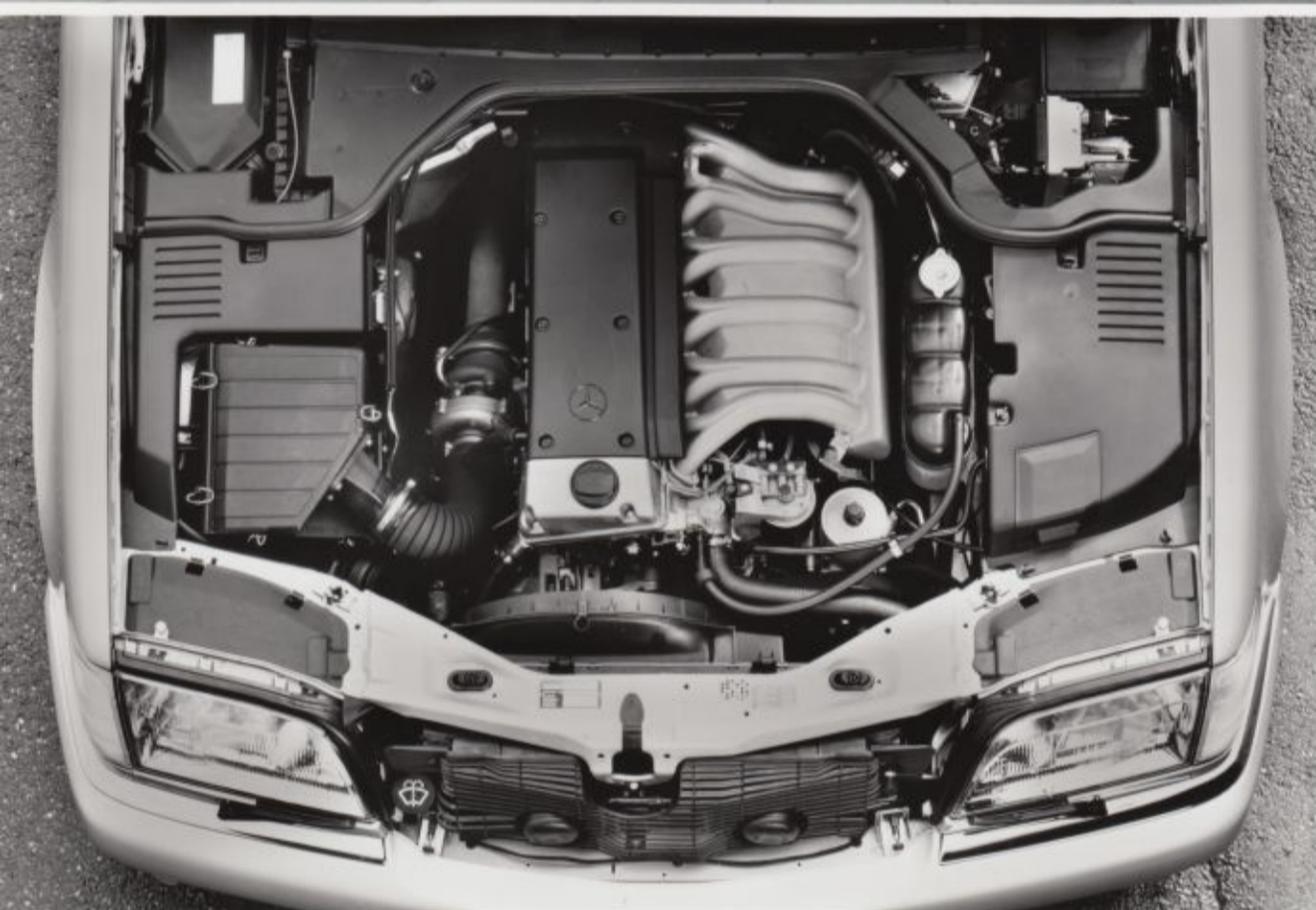
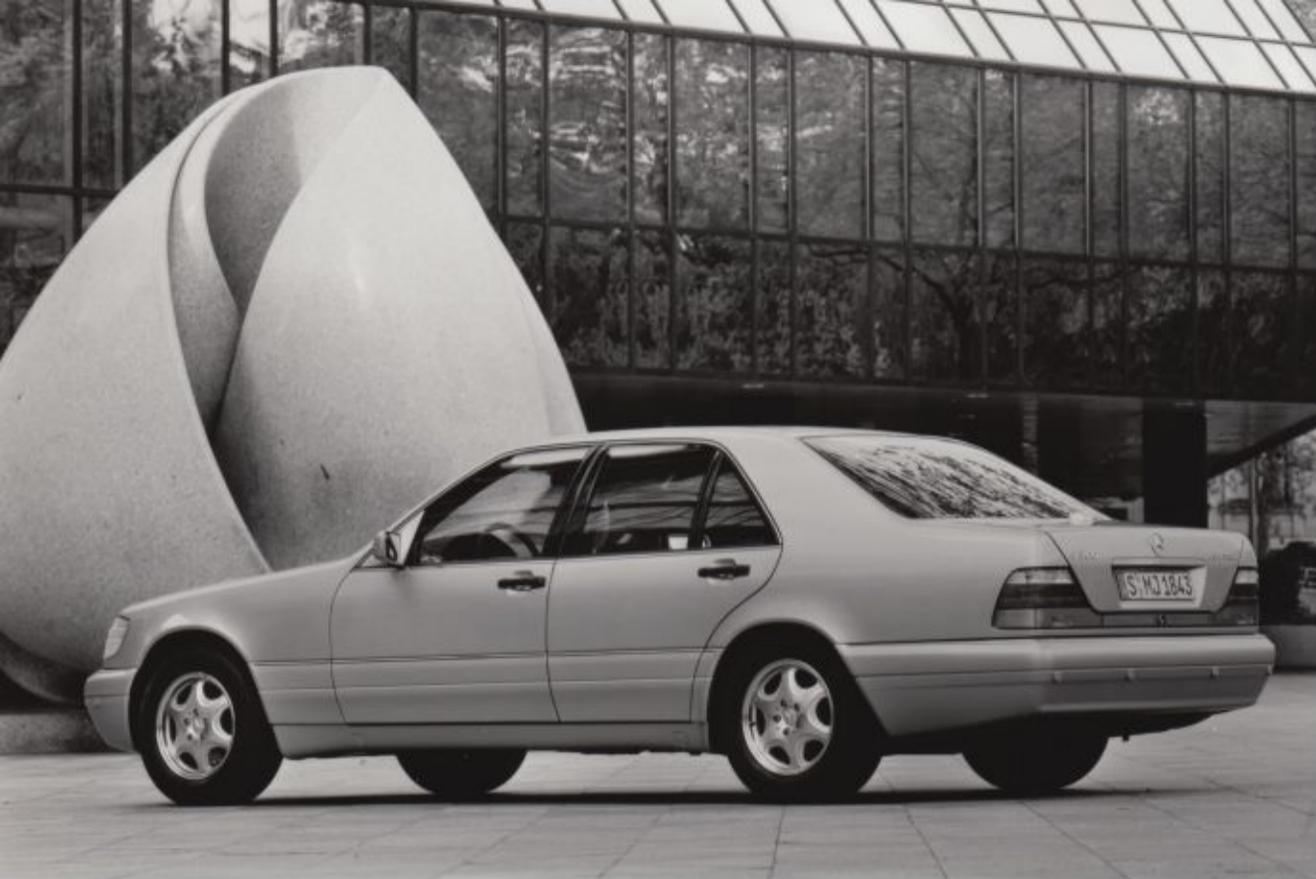


**Mercedes-Benz S-Klasse
S 300 TURBODIESEL**

Neu in der Mercedes-Benz S-Klasse ist der S 300 TURBODIESEL, dessen moderner Sechszylinder-Vierturbierturbodiesel mit Ladeluftkühlung rund 18 Prozent mehr Leistung hat und etwa neun Prozent weniger Kraftstoff verbraucht als die bisherige Diesellimousine der S-Klasse. Mit noch attraktiverer Serienausstattung und innovativen Technikdetails wertet Mercedes-Benz außerdem ab Juni 1996 die S-Klasse weiter auf.

**Mercedes-Benz S-class
S 300 TURBODIESEL**

The Mercedes-Benz S-class has a new model, the S 300 TURBODIESEL whose modern six-cylinder four-valve turbo diesel engine delivers around 18 per cent more output and consumes approximately 9 per cent less fuel than the previous diesel saloons in the S-class. Furthermore, from June 1996, Mercedes-Benz is upgrading the S-class with even more attractive standard appointments and innovative technical features.



**Mercedes-Benz S-Klasse
S 300 TURBODIESEL**

Vierventiltechnik, Ladeluftkühlung und eine vorbildliche Drehmomentcharakteristik zählen zu den wichtigsten Merkmalen des neuen S 300 TURBODIESEL. Gegenüber dem Vorgängermodell S 350 TURBODIESEL erreicht die neue Diesellimousine ein um etwa sechs Prozent höheres Drehmoment und eine um rund 18 Prozent höhere Leistung. In Zahlen: Der Selbstzünder entwickelt bereits ab 1600 Umdrehungen ein Drehmoment von 330 Newtonmeter und hält diesen Wert bis 3600/min konstant. Die Motorleistung beträgt 130 kW/177 PS bei 4400/min. Trotz höherer Leistung liegt der Kraftstoffverbrauch des neuentwickelten Vierventilers im Drittmix um etwa neun Prozent unter dem Wert des Vorgängermodells.

**Mercedes-Benz S-class
S 300 TURBODIESEL**

Four-valve technology, intercooling and superb torque characteristics are among the most important characteristics of the new S 300 TURBODIESEL. The torque of the new diesel saloon is around six per cent higher than that of the previous model and its output approximately 18 per cent higher. In terms of figures, the new diesel develops torque of 330 Newton metres from engine speeds as low as 1600/min and keeps it on tap up to 3600/min. The engine output is 130 kW/177 hp at 4400/min. Despite the higher output the Euromix fuel consumption of the newly developed four-cylinder unit is around nine per cent lower than that of the predecessor model.



Mercedes-Benz S-Klasse

Interieur und Exterieur noch attraktiver

Die neuen Limousinen der S-Klasse sind unter anderem an farblich neu gestalteten Rückleuchten, in Wagenfarbe lackierten Anbauteilen und einer hochgesetzten dritten Bremsleuchte erkennbar. Beim S 600 gehören auch Leichtmetallräder im neuen 6-Loch-Design dazu

Mercedes-Benz S-class

Interior and exterior even more attractive

The new S-class saloons can be recognised amongst other things by new coloured rear lights, attachment parts in bodywork colour and a third brake light in a raised position. The S 600 also features alloy wheels with a six-hole design.



Mercedes-Benz S-Klasse

Interieur und Exterieur noch attraktiver

Die neuen Limousinen der S-Klasse sind unter anderem an farblich neu gestalteten Rückleuchten, in Wagenfarbe lackierten Anbauteilen und einer hochgesetzten dritten Bremsleuchte erkennbar. Im Innenraum sorgen feingemaserte Zierteile aus der Holzart „Calyptus“ für eine helle, freundliche Atmosphäre. Auf dem Gebiet der passiven Sicherheit erzielten die Mercedes-Ingenieure durch den serienmäßigen Einsatz von Sidebags in den vorderen Türen der S-Klasse-Limousinen weitere Fortschritte. Ein praktisches Ablagenetz, das im Fußraum des Beifahrers seinen Platz findet, rundet die serienmäßige Innenraum-Ausstattung der S-Klasse ab. Neu ist auch eine komfortable Fernentriegelung des Kofferraumdeckels per Infrarotsignal

Mercedes-Benz S-class

Interior and exterior even more attractive

The new S-class saloons can be recognised amongst other things by the new colour of their rear lights, by attachment parts in the same colour as the bodywork and by a third brake light in a raised position. Finely grained "calyptus" wood trim parts create a bright, friendly atmosphere on the interior. Mercedes engineers have made further progress in the field of passive safety, fitting side airbags as standard in the front doors of the S-class saloons. A practical hand luggage net in the front passenger footwell will round off the standard interior appointments of the S-class. Also new is a convenient remote control unlocking feature for the boot which functions using an infrared signal.



Mercedes-Benz S-Klasse

Interieur und Exterieur noch attraktiver

Die Spitzenmodelle mit dem Stern präsentieren sich jetzt mit neuen, attraktiven Außenfarben, farblich neu gestalteten Rückleuchten und in Wagenfarbe lackierten Anbauteilen. Auch im Innenraum halten neue Farben und Materialien Einzug: Feingemaserte Zierteile der Holzart „Calyptus“ lösen das bisherige Zebrano-Holz ab und sorgen für eine hellere, noch freundlichere Atmosphäre.

Mercedes-Benz S-class

Interior and exterior even more attractive

The top models with the three-pointed star now sport attractive new bodywork colours, newly coloured rear lights and attachment parts in the same colour as the bodywork. New colours and materials are to be found on the interior too: finely grained "calyptus" wood trim parts replace the previous zebrano wood, creating a brighter, friendlier atmosphere.