|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |
|  | | Press Information  14 ottobre 2021 |

# Mercedes-Benz ad Auto e Moto d’Epoca 2021

Sotto i riflettori le pietre miliari nella storia dell’elettrificazione della Stella e la lunga tradizione delle station wagon della Casa di Stoccarda

Dal 21 al 24 ottobre Mercedes-Benz torna ad Auto e Moto d’Epoca, il più grande Salone dell’auto storica in Europa, a rappresentare la Casa di Stoccarda insieme al Mercedes-Benz Registro Italia, il punto di riferimento per gli appassionati del Classic nel nostro Paese. Una nuova occasione per un inedito viaggio nell’heritage della Stella, che quest’anno vede protagonisti l’elettrificazione e l’evoluzione delle station wagon. Un coinvolgente storytelling, tra passato e futuro, di cui si fa ambasciatrice la 190 E Elektro, una ‘reaserch car’ che già nei primi anni ’90 apriva la corsa al moderno concetto di elettrificazione, affiancata alla EQS, la nuova ammiraglia 100% elettrica della Stella. Ospiti d’onore nello spazio dedicato alle station wagon sono, invece, la S 123 e la S 124, che a partire dagli anni ’80, con il Modello T, inaugurarono la stagione delle station wagon di concezione moderna, una lunga tradizione che continua oggi con la nuova Classe C station wagon, esposta a Padova a fianco delle sue antenate. Fuori salone, esposta davanti all’Hotel NH Padova, a pochi metri dai padiglioni della Fiera, una SLK prima serie festeggerà, invece, i 25 anni della leggendaria roadster della Stella.

L’impegno nell’elettrificazione dei modelli e la lunga tradizione delle station wagon caratterizzano la presenza di Mercedes-Benz ad Auto e Moto d’Epoca, in programma dal 21 al 24 ottobre alla Fiera di Padova.

“Come da tradizione, torniamo a Padova con un format che ha riscosso grande successo nelle passate edizioni e ci ha permesso di avvicinare al mondo del Classic appassionati sempre più giovani”, ha dichiarato Francesco Martella, Presidente del Mercedes-Benz Registro Italia. “Il parallelismo tra passato e presente ci permette, infatti, di raccontare a tutto tondo l’evoluzione dell’automobile, mettendone in luce le valenze tecniche, stilistiche e sportive, ma anche sociali e culturali.”

Sotto i riflettori la 190 E Elektro, un’auto sperimentale, 100% elettrica, alimentata da una batteria al sodio-cloruro, che nel 1990 segnava il primo passo verso una moderna concezione di mobilità a zero emissioni. Lunghi anni di ricerca e sviluppo hanno portato oggi al debutto della EQS, la nuova ammiraglia full electric firmata Mercedes-EQ, che proprio a Padova fa una delle sue prime apparizioni davanti al pubblico italiano.

Design e cambiamento socio-culturale caratterizzano, invece, la storia delle station wagon della Stella, rappresentate a Padova dalla S 123 e la S 124. Proprio nel nel 1977, infatti, tenuto a battesimo con la sigla costruttiva S123, fa il suo debutto il Modello T, la prima station wagon di moderna concezione, sviluppata ed ufficialmente prodotta dalla Casa di Stoccarda. Una pietra miliare del Marchio che segna un punto di rottura con il passato. Una nuova interpretazione del concetto delle grandi auto con il portellone e spiccate doti funzionali. Non più auto da lavoro come venivano considerate in Italia o seconda auto di famiglia per portare i Baby Boomer, come erano considerate in America, ma un vero status symbol, lo specchio di uno stile di vita dinamico e ricercato. Un’evoluzione di cui si fa oggi ambasciatrice a Padova la nuova Classe C station wagon, che rinnova il successo di questo modello attraverso un forte upgrade tecnologico, un design ancora più sportivo e una gamma di motorizzazioni di ultima generazione, esclusivamente ibride.

La storia dei modelli esposti ad Auto e Moto d’Epoca 2021

**190 E Elektro**

Nel maggio del 1990, alla Fiera di Hannover, nella sezione ‘Innovazione’ Mercedes-Benz espose un modello 190 (W 201) convertito alla trazione elettrica, la 190 E Elektro. L'obiettivo di questa ‘research car’ era valutare l'idoneità funzionale di tutti i componenti in situazioni realistiche con tutte le vibrazioni, le accelerazioni e le variazioni di temperatura sperimentate nel funzionamento quotidiano. Le 190 Elektro sono state utilizzate per provare diverse configurazioni di guida e sistemi di batterie. I dispositivi di accumulo di energia testati erano principalmente batterie sodio-cloruro di nichel o sodio-zolfo ad alta energia, con una densità di energia significativamente maggiore rispetto alle classiche batterie al piombo. Tuttavia, la temperatura di lavoro di entrambi i sistemi era di circa 300 gradi Celsius.

In meno di un anno vi furono ulteriori, importanti cambiamenti e, nel marzo 1991, Mercedes-Benz presenta al Salone di Ginevra un veicolo ancora più evoluto. La cartella stampa pubblicata in occasione del Salone, sottolineava i due principali vantaggi della 190 con la trazione elettrica: "L'auto conserva i suoi cinque posti con uno spazio effettivo quasi invariato e le tradizionali caratteristiche di sicurezza Mercedes-Benz ". Ciascuna delle ruote posteriori del veicolo presentato a Ginevra era alimentata da un proprio motore a corrente continua alimentato da magneti permanenti con una potenza di picco di 16 kW (22 CV) ciascuna, quindi la potenza di sistema era di 32 kW (44 CV). L'energia veniva fornita da una batteria al sodio-cloruro di nichel e la frenata rigenerativa forniva energia alla centralina durante le azioni di frenata. Uno degli highlights del concept era l'eliminazione di componenti meccanici ad alta intensità di peso, quindi il peso aggiuntivo rispetto a un veicolo di serie con un motore a combustione era di soli 200 chilogrammi.

La ricerca sulle auto elettriche ha conosciuto in quel periodo un periodo di particolare attenzione a seguito delle leggi approvate in California, ad esempio, per introdurre veicoli a zero emissioni. Mercedes-Benz non è stato l'unico produttore a fare passi in questa direzione. Dal 1992 in poi, alcuni test sono stati condotti sulla costa tedesca del Mar Baltico: una prova sul campo su larga scala ha avuto luogo sull'isola di Rügen ed è proseguita fino al 1996. Il governo tedesco ha finanziato il progetto con 60 milioni di DM. Lo scopo delle sperimentazioni era testare i veicoli elettrici e i sistemi energetici, comprese le batterie, nella pratica quotidiana. Sono state coinvolte un totale di 60 autovetture e furgoni di diverse marche. Mercedes-Benz inviò a Rügen dieci berline della serie W 201, adattate a Sindelfingen con varie combinazioni di motore elettrico e batteria. Durante i test sul campo erano disponibili speciali stazioni di ricarica tramite collettori solari, al fine di testare l’impatto ambientale in modo coerente, perché solo l'elettricità da fonti rinnovabili può essere considerata completamente CO2 neutral. Queste avveniristiche 190 sono stati guidate da diversi driver durante i test sull'isola di Rügen: tra questi differenti tipologie di utenti, compresi i tassisti, li hanno usati nella normale vita di tutti i giorni. Uno dei veicoli è stato utilizzato in modo particolarmente intenso e ha raggiunto un tasso di utilizzo massimo di circa 100.000 chilometri in un anno. I risultati hanno fornito nuove, importanti indicazioni sulla durata della batteria, il numero di possibili cicli di scarica e carica, l'autonomia, il consumo energetico e l'affidabilità. Negli anni successivi Mercedes-Benz applicò il concetto di azionamento elettrico anche ad altri modelli.

Rimane la domanda sul perché i veicoli elettrici si stiano affermando solo ora e perché non siano decollati sulla base dei progetti dell'epoca. Durata della batteria, autonomia, riciclaggio, infrastruttura di ricarica e prezzo del veicolo sono solo alcune delle parole chiave evidenziate in un comunicato stampa Mercedes-Benz della primavera del 1991 quali sfide che avrebbe dovuto affrontare la mobilità elettrica nella strada verso la produzione in serie. Molte delle risposte a queste domande sono disponibili solo oggi, come si può vedere dalla gamma di veicoli ibridi offerti da Mercedes-Benz e, naturalmente, dal marchio Mercedes-EQ. Progetti come il 190 con la trazione elettrica hanno contribuito a fornire queste risposte. Tutte le informazioni e i dati acquisiti dagli esperti negli anni '90 hanno contribuito al pool completo di conoscenze sullo sviluppo dei veicoli da cui attingono gli ingegneri nello sviluppo dei veicoli di oggi. Inoltre, alcuni degli ingegneri che hanno lavorato alla W 201 con la trazione elettrica sono ancora attivi nello sviluppo dei veicoli elettrici dell'azienda e sono quindi coinvolti negli ultimi progetti.

**La serie 123 Modello T, 1978 - 1985**

Nel settembre 1977, al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte IAA, fu presentato il cosiddetto ‘T-Model’ come terza variante di carrozzeria della serie 123. ‘T’ doveva essere interpretato come ‘turismo e trasporto’. Per la prima volta una station wagon prodotta esclusivamente da Mercedes-Benz faceva parte della gamma di modelli ufficiali a listino.

Tecnicamente e stilisticamente la station wagon corrispondevano per lo più alle berline su cui erano state derivate. Fatta eccezione per la parte posteriore, non si potevano vedere differenze. Motori, impianto frenante e telaio erano praticamente invariati rispetto alle berline. Allo stesso modo, anche le station wagon erano dotate di un semiasse posteriore a braccio portante, ma di serie avevano un sistema di livellamento idropneumatico al retrotreno nonché sospensioni delle ruote anteriori a doppio braccio oscillante con zero disassamento dello sterzo.

Le station wagon videro un successo immediato e furono state offerte con motori diesel e benzina. Inizialmente, la gamma di modelli comprendeva la 240 TD, la 300 TD, la 230 T, la 250 T e 280 TE. Come per le berline, c'erano differenze negli equipaggiamenti. Solo il modello di punta 280 TE presentava fari rettangolari a banda larga e griglie di presa d'aria cromate davanti al parabrezza. Tutti gli altri modelli erano dotati dei caratteristici fari doppi e griglie di presa d'aria nere.

Negli anni 1978 e 1979 furono apportate le stesse modifiche alla gamma di motori di cui beneficiavano le berline. Per la prima volta, nell'agosto 1978, le prestazioni della 240 TD furono portate a 72 CV. Un anno dopo, nel settembre 1979, il motore diesel a 5 cilindri della 300 TD e il motore a carburatore a 6 cilindri ottennero un aumento di potenza.

Tra giugno e novembre 1980 tre nuove varianti completarono il programma tipo delle ‘T’. A giugno fu presentata la 230 TE che sostituiva la 230 T con motore a carburatore prodotta da due anni. Il motore a 4 cilindri da 2,3 litri, totalmente rielaborato con iniezione di benzina a controllo meccanico, erogava 136 CV e soppiantò il tradizionale motore a carburatore, a parità di cilindrata, non solo nelle station wagon, ma anche nelle coupé e nelle berline.

Nell'ottobre 1980 iniziò la produzione in serie della 300 TD Turbodiesel, presentato nell'autunno dell'anno precedente. Era equipaggiato con la versione più potente da 125 CV del motore a 5 cilindri da 3,0 litri, che da quel momento in poi fu integrato anche nel modello da esportazione della Classe S 300 SD. La 300 TD Turbodiesel fu la prima autovettura Mercedes-Benz con motore turbo disponibile in Germania. In termini di prezzo si posizionò al vertice della gamma. Di conseguenza, si presentava, come la 280 TE, con fari rettangolari a banda larga e griglie di presa d'aria cromate davanti al parabrezza.

Da novembre un'ulteriore variante lasciò la catena di montaggio. Era già stato presentato al pubblico a giugno insieme al 230 TE. La nuova 200 T era equipaggiata con un 4 cilindri da 2,0 litri con 109 CV che era stato sviluppato insieme al potente motore a iniezione da 2,3 litri da 136 CV. Entrambi gli erano stati progettati da zero. Inoltre, tutti i modelli furono dotati con un servosterzo di serie e con ABS (agosto 1980) e airbag (gennaio 1982) su richiesta.

Nel settembre 1982 tutte le varianti della serie 123 beneficiarono di un importante facelift. La caratteristica più evidente erano i fari anteriori rettangolari a banda larga che finora erano stati integrati solo nei modelli di punta. Le griglie delle prese d'aria davanti al parabrezza ora erano tutte nere. Per ridurre al minimo il rumore del vento, fu ottimizzata la copertura di protezione dei montanti A. Furono inoltre migliorati alcuni dettagli dell'equipaggiamento interno. La produzione della 250 T, però, era già stata interrotta nell'agosto 1982. Nel gennaio 1986 fu interrotta la produzione della prima familiare Mercedes-Benz. Il modello successivo era già entrato in produzione nell'ottobre/novembre 1985. In un periodo di oltre otto anni, nello stabilimento di Brema furono prodotte 199.517 unità di BR 123 modello T.

L**a serie 124 Modello T, 1985 - 1996**

Al Salone di Francoforte IAA, nel settembre 1985, furono presentate le station wagon di seconda generazione. Dopo otto anni di grande successo della serie 123. In tecnologia e stile le nuove ‘T’ corrispondevano in gran parte alle berline, fatta eccezione per la parte posteriore. Motori, impianto frenante e telaio erano stati adattati al carico utile più elevato, ma il resto era praticamente quello delle berline. Così le station wagon erano dotate anche di una sospensione posteriore multilink, che nella dotazione di serie era abbinata a una regolazione di livello idropneumatica.

Il livello di sicurezza raggiunto nelle berline della serie 124 fu trasferito il più possibile alle station wagon. Le più recenti intuizioni della ricerca sulla sicurezza erano state prese in considerazione nella costruzione dello sbalzo della carrozzeria posteriore, un'area particolarmente critica. Particolare attenzione fu dedicata al serbatoio del carburante. Nelle T, era stato necessario sospenderlo sotto il pavimento del veicolo. Grazie ad una forma speciale con piastre di spinta oblique sul lato superiore del serbatoio e sul pavimento del veicolo, fu garantito che il serbatoio, in caso di urto posteriore con deformazione della sponda del telaio, venisse spostato in una posizione verso il basso, trattenuto da funi di presa senza urtare sulla strada.

La gamma originale comprendeva otto modelli. Nelle station wagon non erano più disponibili solo il motore a benzina da 2,6 litri e il motore Diesel da 3,0 litri della gamma delle berline. Una novità era il turbodiesel a 6 cilindri da 3,0 litri da 143 CV della 300 TD Turbodiesel. Era stato sviluppato dal motore utilizzato in una versione modificata per il modello da esportazione della Classe S 300 SDL. Il 1985 fu anche l’anno del debutto della trazione integrale automatica 4MATIC, disponibile esclusivamente per i modelli a 6 cilindri della serie 124. Oltre alla complessa elettronica di controllo, 4MATIC poteva vantare un sistema di trazione anteriore aggiuntivo con differenziale; quest'ultimo doveva essere integrato nella coppa dell'olio a causa delle sue dimensioni. L'alto impegno tecnologico richiesto per questo sistema di trasmissione ebbe conseguenze sul prezzo di vendita: i modelli 300 TE 4MATIC e 300 TD TURBO 4MATIC, consegnati rispettivamente nell'aprile e nell'agosto 1987, costavano quasi 12.000 DM in più rispetto ai modelli a trazione posteriore equivalenti.

Per tutte le station wagon a benzina, ad eccezione della 200 T dotata di carburatore, era disponibile su richiesta un sistema di controllo delle emissioni regolato con catalizzatore a tre vie. In alternativa, si poteva optare per la cosiddetta ‘versione RÜF’, in cui il veicolo veniva consegnato senza catalizzatore e sonda lambda, ma predisposto per il montaggio a posteriori del catalizzatore a tre vie. Questa soluzione consentiva al cliente la massima flessibilità possibile al momento del restyling. Poiché, a quel tempo, la benzina senza piombo non era ancora disponibile ovunque, questo era un vantaggio considerevole. Da settembre 1986 fu disponibile anche il modello a carburatore 200 T con sistema di controllo delle emissioni. Inoltre, il catalizzatore a tre vie divenne parte della fornitura standard di tutte le autovetture Mercedes-Benz con motore a benzina. Su richiesta e con rispettiva detrazione di prezzo i ‘veicoli RÜF’ continuarono ad essere disponibili fino ad agosto 1989.

Come i modelli precedenti, le station wagon furono prodotte a Brema. Questo impianto ora produceva solo autovetture, in precedenza, infatti, era destinato alla produzione di truck. Lo stabilimento di Sindelfingen forniva le porte anteriori e una combinazione di frontale e telaio. A Brema venivano aggiunte le parti in lamiera per completare la carrozzeria. Quindi il tutto era verniciato e pronto per il montaggio. La produzione della maggior parte dei modelli iniziò poco dopo la loro presentazione in ottobre/novembre. Nel giugno 1986 fu prodotta la 300 TD Turbodiesel, inizialmente solo per l'esportazione negli USA. A causa della mancanza di capacità produttiva, l'introduzione sul mercato interno dovette essere rimandata più e più volte. Così, a settembre, la 300 TD, che inizialmente non era stata pianificata, fu inserita nel programma di vendita per colmare il divario. L'inizio della produzione del 300 TE 4MATIC avvenne solo nell'aprile 1987. Il 300 TD Turbodiesel 4MATIC e la versione domestica del 300 TD Turbodiesel furono finalmente prodotti dall'agosto 1987.

Al Salone di Parigi del settembre 1988 venne presentata la 200 TE, ulteriore variante del T-Model. Come spesso accaduto in precedenza, era nata ricorrendo al sistema modulare. Questa volta fu utilizzato il collaudato motore a iniezione da 2.0 litri della 190 E. Allo stesso tempo, la 300 TD Turbodiesel fu dotata di un motore modificato. Ottimizzando il suo processo di combustione fu ottenuta una riduzione dell'emissione di particolato. Fu raggiunto utilizzando una precamera di nuova costruzione con iniezione angolare che garantiva una combustione più efficiente, con un aumento della potenza di 4 CV. Nel settembre 1988, tutti i modelli della serie ottennero un equipaggiamento di serie ampliato, con sistema antibloccaggio (ABS) e specchietto esterno destro riscaldato. Il sistema di lavaggio del parabrezza, che era stato ripreso dalla Classe S, era dotato di un serbatoio dell'acqua riscaldato, nonché di getti e tubi riscaldati.

Nell'ambito dell'iniziativa ‘Diesel '89’ nel febbraio 1989, anche le 200 TD, 250 TD e 300 TD furono dotate delle nuove precamere con iniezione angolata. Inoltre, le pompe di iniezione di tutti i motori Diesel aspirati furono dotate di un getto correttore di altitudine per ottenere basse emissioni a tutte le altitudini. Il risultato fu che le emissioni di particolato furono ridotte del 40% e le auto furono in grado di soddisfare le rigide normative americane senza filtri antiparticolato. La nuova tecnologia Diesel ebbe effetti positivi anche su questi motori. La potenza della 200 TD fu aumentata di 3 CV, quella della 250 TD e della 300 TD di 4 CV. Le emissioni furono ulteriormente ridotte grazie a un complesso sistema di pulizia dei gas di scarico che utilizzava uno speciale catalizzatore ossidante in combinazione con un sistema di ricircolo dei gas di scarico finemente sintonizzato. Questo sistema molto efficiente divenne disponibile come opzione per i motori Diesel aspirati dall'ottobre 1990 e per i turbodiesel sei mesi dopo.

Il Salone dell'automobile IAA di Francoforte del settembre 1989 vide la presentazione di una gamma di modelli della classe media completamente rivista (Mopf 1), le cui modifiche consistevano principalmente nel restyling della carrozzeria e nel restyling degli interni. La caratteristica estetica distintiva dei modelli rivisti erano i fascioni laterali antiurto combinati con le minigonne laterali integrali, già introdotte in forma simile due anni e mezzo prima per i coupé. Ai bordi superiori delle minigonne laterali, furono inoltre montate sottili strisce di rivestimento in acciaio inossidabile lucidato che continuavano lungo le parti superiori dei grembiuli anteriori e posteriori, riportando la finitura cromata a lungo assente (e molto mancata) in una forma più sobria. Questo effetto fu rafforzato da elementi decorativi cromati sulle maniglie delle portiere e coprimozzi modificati, sui quali spiccava la cromatura della stella a tre punte e uno stretto anello decorativo sulla circonferenza. Altre modifiche riguardavano i colori delle parti aggiunte. Le grembialature anteriori e posteriori e la maniglia inferiore del portellone, e su richiesta i coprimozzi, erano in tinta con la vernice esterna, così come le minigonne laterali. Anche gli interni ricevettero un restyling, con sedili anteriori e posteriori migliorati e vari dettagli migliorati.

Da settembre, tutti i modelli della serie 124 (eccetto le versioni 4MATIC) potevano avere come optional il pacchetto Sportline, già noto ai possessori della 190. Le caratteristiche esterne includevano l'assetto sportivo con i suoi ampi pneumatici 205/60 R15 su cerchi in lega 7 J x 15 o in acciaio e la carrozzeria notevolmente ribassata. Altre caratteristiche includevano molle più rigide e ammortizzatori, mentre un volante e una leva del cambio sportivi in pelle e sedili profilati anteriori e posteriori singoli facevano parte dell'adattamento interno modificato.

Oltre ai miglioramenti di design e agli equipaggiamenti già citati, la gamma di modelli della serie 124 presentata all'IAA offriva anche cinque modelli completamente nuovi, inclusa una station wagon. Con la 300 TE-24 fu introdotta una nuova variante particolarmente potente, ancora una volta basata sul sistema modulare e sfruttando il motore a quattro valvole da 3,0 litri da 220 CV del 300 SL-24. A causa delle diverse condizioni di installazione, tuttavia, non fu possibile utilizzare la stessa sezione del convertitore catalitico che era stata utilizzata nella SL. Per questo motivo la potenza nominale era inferiore di 11 CV.

Nel giugno 1990 iniziò la produzione della 250 TD TURBO, realizzata esclusivamente per il mercato italiano, con diesel a cinque cilindri sovralimentato da 2,5 litri con 126 CV era già adottato sulla berlina. Esternamente, la nuova station wagon assomigliava alla 300 TD TURBO e alle due berline: tutti e quattro i modelli turbo diesel avevano prese d'aria nella grembialatura anteriore e cinque prese d'aria aggiuntive sull'ala anteriore destra.

Nel giugno 1991, la produzione della 200 TD fu interrotta. Fin dall'inizio, aveva svolto solo un ruolo secondario nel programma di vendita. Per i potenziali acquirenti di station wagon, le prestazioni del motore di 75 CV non si sarebbero mai rivelate particolarmente entusiasmanti, soprattutto a pieno carico.

Nel settembre 1992, dopo che a giugno erano state festeggiate due milioni di unità della serie 124 uscite dalla linea di produzione, fu presentato un programma di modelli di classe media rivisto (Mopf 2). Mentre il primo restyling (nell'autunno 1989) si concentrò sui cambiamenti stilistici, questa volta l'accento fu posto sul motore e sugli accessori. I modelli a benzina presentavano una gamma di motori completamente rivista, completamente convertita alla tecnologia a quattro valvole. Nell'ambito della nuova serie di motori M 111, due propulsori a quattro cilindri con cilindrata di 2,0 e 2,2 litri sostituirono il collaudato motore a due valvole della famiglia di modelli M 102. I nuovi motori si distinguevano per una maggiore potenza e una coppia più elevata su tutta la gamma di regimi del motore. Allo stesso tempo, il consumo di carburante fu diminuito. Grazie ad un aumento del volume del convertitore catalitico, furono ridotte anche le emissioni nocive. I successori sia del sei cilindri a due valvole che della versione a quattro valvole da 3,0 litri erano due nuove unità a quattro valvole con capacità di 2,8 e 3,2 litri. Questi motori, come il vecchio quattro valvole da 3,0 litri, appartenevano alla serie M 104, ma avevano un rapporto alesaggio/corsa modificato. Tutti i motori a quattro e sei cilindri avevano ora lo stesso alesaggio, il che consentiva un processo di produzione più flessibile ed economico. Il nuovo motore da 2,8 litri superava i collaudati motori a due valvole della famiglia di modelli M 103 in potenza e coppia senza consumare più carburante. Nella variante da 3,2 litri, che si era già affermata nella Classe S, la potenza nominale era la stessa del vecchio quattro valvole da 3,0 litri, ma veniva raggiunta prima, a 900 giri/min. La coppia massima era nettamente superiore e veniva raggiunta anche a regimi più bassi. Nonostante gli evidenti miglioramenti del propulsore da 3,2 litri, la versione da 3,0 litri non fu ritirata del tutto e rimase in uso per la 300 TE 4MATIC.

Oltre alla nuova gamma di motori per le auto a benzina, il restyling comprendeva dotazioni di serie notevolmente migliorate per tutti i modelli della classe media. Da ottobre 1992, airbag, chiusura centralizzata e specchietti retrovisori esterni sinistro e destro regolabili elettricamente erano diventati di serie. E i modelli a quattro cilindri erano ora dotati di trasmissione a cinque velocità senza costi aggiuntivi.

A partire dall'autunno 1992, l'aggiornamento per la serie 124 fu distribuito uniformemente sei mesi dopo. Per la prima volta al mondo, la tecnologia a quattro valvole fu ora utilizzata anche per i modelli diesel. La nuova tecnologia non solo garantiva un aumento della coppia e delle prestazioni su una gamma di regimi del motore notevolmente più ampia, ma consentiva anche una riduzione del consumo di carburante fino all'8% a pieno regime. Anche le emissioni di particolato allo scarico furono ridotte (di circa il 30 percento) grazie al ciclo di combustione ottimizzato. Solo il motore aspirato a cinque e sei cilindri fu convertito alla tecnologia a quattro valvole. Il quattro cilindri da 2,0 litri ed entrambi i motori turbo rimasero a due valvole per cilindro. Per i modelli diesel a quattro valvole, l'aspirazione dell'aria fresca veniva fornita tramite prese d'aria sull'ala anteriore destra, come già accadeva sui modelli turbo diesel. Per migliorare la compatibilità ambientale, dal giugno 1993 in poi tutti i modelli diesel della serie 124 furono stati dotati di serie di ricircolo dei gas di scarico e catalizzatore ossidante.

Ma il programma di restyling non riguardava solo i modelli diesel. Il motore a sei cilindri da 2,8 litri, presentato sei mesi prima, fu oggetto di una modifica di dettaglio che, per una volta, non fu motivata da considerazioni tecniche. Al fine di inserire i modelli interessati in una fascia inferiore per l'assicurazione auto in Germania, la potenza nominale fu ridotta da 145 kW a 142 kW.

Nell'ambito delle modifiche iniziate nel giugno 1993, tutti i modelli della serie 124 furono aggiornati stilisticamente ridisegnando la carrozzeria e furono modificati in linea con le altre serie di modelli. La caratteristica più distintiva dei modelli aggiornati era la griglia del radiatore, basata su quella della Classe S. Per questo "radiatore integrato", la cornice cromata, relativamente stretta rispetto alla versione precedente, fu integrata armoniosamente nel cofano. La stella a tre punte Mercedes era posizionata sul cofano, come sulle berline della Classe S. Particolarmente vistosi erano gli indicatori di direzione anteriori modificati, che ora avevano coperture in vetro trasparente, che facevano apparire i gruppi ottici più grandi. La luce arancione dell'indicatore fu prodotta da lampadine colorate. A differenza di altre varianti di carrozzeria della serie, i fanali posteriori dei modelli station wagon sono stati lasciati invariati, ma anche le ruote e i paraurti ricevettero un restyling. Le ruote a disco in acciaio furono dotate di nuovi coprimozzi con un design a sei fori e le modanature del paraurti furono ora rifinite nello stesso colore delle parti montate, anziché in nero uniforme come prima.

Quando i modelli rivisti furono messi in vendita nel giugno 1993, anche la serie 124 fu interessata dalla nuova nomenclatura. In linea con la Classe S e la nuova Classe C, la classe media era ora chiamata Classe E e le designazioni dei modelli seguivano un sistema modificato. Ciò comportò una lettera che designava la classe del veicolo che precedeva un numero di tre cifre che, come prima, era basato sulla cilindrata. La E per Einspritzmotor (motore a iniezione) non era più necessaria, poiché i motori a carburatore erano ormai un ricordo del passato. Per quanto riguarda la variante del corpo carrozzeria, era abbastanza ovvio solo guardando il veicolo, quindi anche la codifica C e T fu lasciata cadere. Per i modelli diesel, la D che era stata utilizzata fino ad allora fu sostituita dalla parola Diesel o Turbodiesel dopo le cifre. Quindi, secondo le nuove regole, la 250 TD, ad esempio, fu designata come E 250 Diesel T-Saloon. La scritta DIESEL a destra del cofano del bagagliaio poteva essere rimossa su richiesta del cliente, così come l'intera targhetta del modello.

Per chi cercava un po' di più da una station wagon, la E 36 AMG, disponibile da settembre 1993, offriva prestazioni migliorate con un motore AMG a quattro valvole da 3,6 litri e 195 kW. E con le sue parti montate leggermente ingrandite, questo nuovo modello top di gamma della gamma 124 station wagon si distinse anche esteticamente dai suoi modelli gemelli meno dinamici. Spoiler anteriore, minigonna laterale e grembiule posteriore furono rifiniti nello stesso colore del veicolo e integrati armoniosamente con la forma del corpo. Completavano il pacchetto i cerchi in lega da 17 pollici di serie con design AMG.

Nel febbraio 1996, i modelli station wagon di seconda generazione furono dismessi, a seguito del ritiro dei modelli 4MATIC nella primavera del 1995. In un periodo di dieci anni, a Brema erano stati prodotti un totale di 340.503 veicoli.

Ulteriori informazioni su: **media.mercedes-benz.it** e **media.mercedes-benz.com**