



Mercedes-Benz

PKW Meister

Service

AMG 500 SL 6.0

Einführungsschrift für den Kundendienst



AMG 500 SL 6.0

Einführungsschrift für den Kundendienst

Mit dieser Einführungsschrift informieren wir Sie über den Typ AMG 500 SL 6.0. Er erweitert die Typenreihe 129 um eine sportlich ausgelegte Variante.

Produktmerkmale gegenüber dem Typ 129.068 (500 SL) sind:

- 6.0-l-Motor auf Basis M 119.960
- Bremsen 235/45 ZR 17 (Vordachse) bzw. 255/40 ZR 17 (Hinterrachse)
- Leichtmetall-Scheibenvord. 6,5-l x 12 (Vordachse) bzw. 10,0-l x 17 (Hinterrachse) im AMG-Design
- AMG-Spoileratz
- Adaptives Dämpfungssystem (ADS) und Runden-Höhenregelung

Diese Einführungsschrift ist für das mit der Werbung und Instandhaltung von Mercedes-Benz-Personenwagen beauftragte technische Personal bestimmt. Der Inhalt ist nur so lange gültig, bis die übige Werkstatt-Literatur ergänzt ist.

Alle nicht aufgeführten Reparaturarbeiten, Einstellwerte und Wartungsarbeiten sind den vorhandenen technischen Unterlagen zu entnehmen.

Mercedes-Benz AG
Vertrieb Personenwagen

September 1991

Printed in Germany

Nachdruck, Vervielfältigung oder Übersetzung



AMG 500 SL 6.0

Einführungsschrift für den Kundendienst

Printed in Germany

Nachdruck, Vervielfältigung oder Übersetzung,
auch auszugsweise, nicht erlaubt.

Bestell-Nr. 6510 1088 00

0192 6.2 ru

31 Ventile

32 Felgen-Luftdruck-Schicht

33 Auswuchten der Räder

34 Schwachstromnetz

35 Radfestigung

36 Ventile

37 Felgen-Luftdruck-Schicht

38 Auswuchten der Räder

39 Schrauben

40 Fahrwerkvermessung

41 Ausgussanlage

42 Elektrische Anlage, Ausführung und Instrumente

43 Kombi-Instrument

44 Aufbau

45 Koffergelassen

46 Anbauelemente

47 AMG-Fahrerassistenzsysteme

48 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ESP)

49 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ABS)

50 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

51 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

52 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

53 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

54 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

55 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

56 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

57 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

58 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

59 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

60 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

61 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

62 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

63 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

64 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

65 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

66 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

67 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

68 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

69 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

70 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

71 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

72 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

73 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

74 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

75 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

76 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

77 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

78 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

79 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

80 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

81 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

82 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

83 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

84 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

85 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

86 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

87 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

88 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

89 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

90 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

91 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

92 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

93 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

94 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

95 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

96 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

97 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

98 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

99 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

100 AMG-Fahrerassistenzsysteme (AMG-ASR)

Mit dieser Einführungsschrift informieren wir Sie über den Typ AMG 500 SL 6.0. Er erweitert die Typenreihe 129 um eine sportlich ausgelegte Variante.

Produktmerkmale gegenüber dem Typ 129.066 (500 SL) sind:

- 6.0-l-Motor auf Basis M 119.960.
- Breitreifen 235/45 ZR 17 (Vorderachse) bzw. 255/40 ZR 17 (Hinterachse).
- Leichtmetall-Scheibenrad 8, 5 J x 17 (Vorderachse) bzw. 10, 0 J x 17 (Hinterachse) im AMG-Design.
- AMG-Spoilersatz.
- Adaptives Dämpfungssystem (ADS) und Rundum-Niveauregulierung.

Diese Einführungsschrift ist für das mit der Wartung und Instandhaltung von Mercedes-Benz-Personenwagen betraute technische Personal bestimmt. Der Inhalt ist nur so lange gültig, bis die übrige Werkstatt-Literatur ergänzt ist.

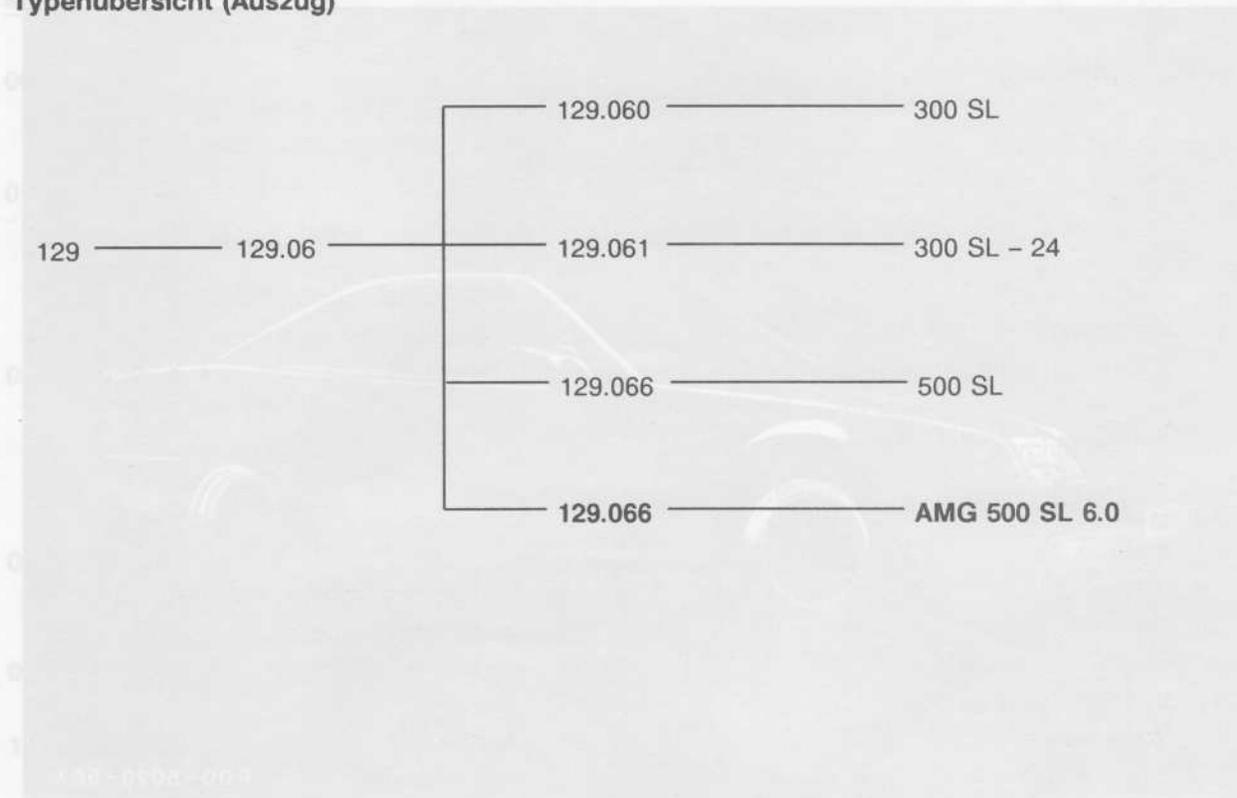
Alle nicht aufgeführten Reparaturarbeiten, Einstellwerte und Wartungsarbeiten sind den vorhandenen technischen Unterlagen zu entnehmen.

Mercedes-Benz AG
Vertrieb Personenwagen

September 1991

Typen- und Aggregate-Übersicht	5	Ventile	31
Fahrzeugansichten	6	Reifen- Luftdruck- Schild	32
Kurz das Wichtigste	7	Auswuchten der Räder	33
00 Füllmengen und Betriebsstoffe		B. Übersicht Original MB-Schei-	
Öl- und Filterwechsel	9	benräder für Winter- und	
01 Zylinderkurbelgehäuse, Zylinderkopf		Schneekettenbetrieb	34
Zylinderkurbelgehäuse	10	Radbefestigung	35
Zylinderkopf	10	Ventile	35
Zylinderkopfdichtung	11	Reifen- Luftdruck-Schild	35
03 Triebwerk		Auswuchten der Räder	35
Kurbelwelle	12	Schneeketten	35
Kolben	12	C. Fahrwerkvermessung	36
Pleuel	13	49 Auspuffanlage	37
05 Motorsteuerung		54 Elektrische Anlage, Ausrüstung	
Nockenwelle	14	und Instrumente	
Steuerzeiten	14	Kombi-Instrument	38
Grundeinstellung	16	60 Aufbau	
Feineinstellung	16	Kotflügelkanten	39
09 Luftfilter	28	88 Anbauteile	
14 Saugrohr/Auspuffkrümmer	29	Allgemeines	40
15 Elektrische Anlage Motor	20	AMG-Frontspoiler mit integrierten	
Fahrwerk, Aufbau, Lackierung		DE-Nebelscheinwerfern	40
27 Automatisches Getriebe	21	AMG-Seitenschweller	40
31 Anhängerbetrieb	22	AMG-Heckschürze	41
32 Federung		Dreiteiliger AMG-Heckspoiler	41
Niveauregulierung mit Niveauein-		98 Lackierung	42
stellung an Vorder- und Hinter-		Technische Daten	43
achse und Adaptivem		Betriebsstoffe und Füllmengen	45
Dämpfungs-System	23		
33 Vorderachse	26		
35 Hinterachse	27		
40 Räder, Fahrwerkvermessung			
A. Übersicht AMG- Scheibenräder und			
Reifen	28		
Radbefestigung	30		

Typenübersicht (Auszug)



Aggregate-Übersicht

Verkaufsbezeichnung	Typ	Motor	Mechanisches Getriebe	Automatisches Getriebe	Lenkgetriebe Servo
AMG 500 SL 6.0	129.066	119.960 ¹⁾	-	722.353	765.925

1) Basismotor für Hubraumvergrößerung auf 6,0 l.





P 00 - 5029 - 56 X



P 00 - 5030 - 56 X

Motor M 119

- | | | |
|-----------|--|--|
| 00 | Füllmengen und Betriebsstoffe | Erster Öl- und Filterwechsel nach 1000 km.
Geringere Öleinfüllmenge. |
| 01 | Zylinderkurbelgehäuse, Zylinderkopf | Zylinderbohrungen vergrößert.
Zylinderkopf bearbeitet.
Zylinderkopfdichtung für größere
Zylinderbohrungen. |
| 03 | Triebwerk | Kurbelwelle mit größerem Hub.
Kolben kürzer und leichter.
Kolbenbolzen mit kleinerem Durchmesser.
Pleuel mit geänderter Pleuelbüchse. |
| 05 | Motorsteuerung | Nockenwelle geändert.
Steuerzeiten einstellbar. |
| 09 | Luftfilter | Luftfilterdeckel mit neuem Design. |
| 14 | Saugrohr/Auspuffkrümmer | Saugrohre an Zylinderköpfe angepaßt. |
| 15 | Elektrische Anlage Motor | Vollast-Zündwinkel angepaßt.
Zündkerzen mit anderer Spezifikation. |

Fahrwerk, Aufbau, Lackierung

- | | | |
|-----------|-------------------------------|---|
| 27 | Automatisches Getriebe | Es wurde das serienmäßige Getriebe 722.353
vom Typ 129.066 (500 SL) übernommen. |
| 31 | Anhängerbetrieb | Anhängervorrichtung nicht vorgesehen. |
| 32 | Federung | Bei allen Fahrzeugen serienmäßig:
Niveau-Regulierung mit Niveau-Einstellung
an Vorder- und Hinterachse und
Adaptivem Dämpfungs-System (ADS). |

40 Räder, Fahrwerkvermessung

Serienmäßig 17-Zoll-Stahlgürtelreifen

- an der Vorderachse Serie 45 (235/45 ZR 17) auf AMG-Leichtmetall-Scheibenrad 3-teilig 8,5 J × 17 H2 ET 18,
- an der Hinterachse Serie 40 (255/40 ZR 17) auf AMG-Leichtmetall-Scheibenrad 3-teilig 10,0 J × 17 H2 ET 17.

Als Notrad wird das Original-MB-Leichtmetallrad 8,0 J × 16 H2 ET 34 mit Reifen der Größe 225/55 ZR 16 verwendet.

Zum Auswuchten der AMG-Räder dürfen nur Klebegewichte verwendet werden.

49 Auspuffanlage

AMG-Endtopf.

Endrohre im neuen AMG-Design.

54 Elektrische Anlage, Ausrüstung und Instrumentierung

Bei allen Fahrzeugen kommt ein AMG-Tachometer mit 300-km/h-Skala zum Einsatz.

An der Elektronik des Kombi-Instrumentes wurde eine Umprogrammierung vorgenommen.

60 Aufbau

Kotflügel im Bereich der Radausschnitte an Vorder- und Hinterachse nachgearbeitet.

88 Anbauteile

AMG-Spoilersatz bestehend aus:

- Frontspoiler mit integrierten DE-Nebelscheinwerfern,
- Seitenschweller,
- Heckschürze,
- Heckspoiler, 3-teilig.

98 Lackierung

Metallic-Lackierung serienmäßig.

AMG-Spoilersatz in Wagenfarbe lackiert.

Füllmengen und Betriebsstoffe

Erstbefüllung mit Shell Rimula X.
Erster Öl- und Filterwechsel nach 1000 km.

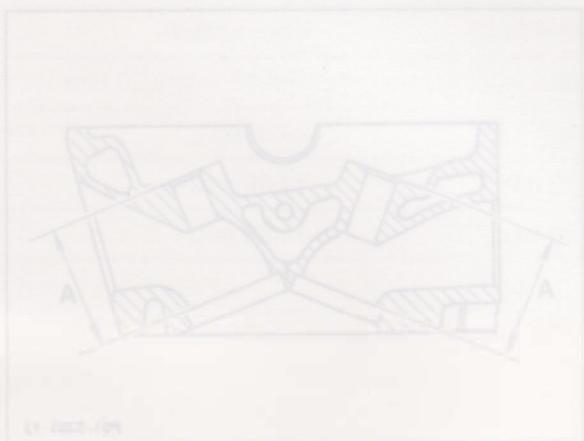
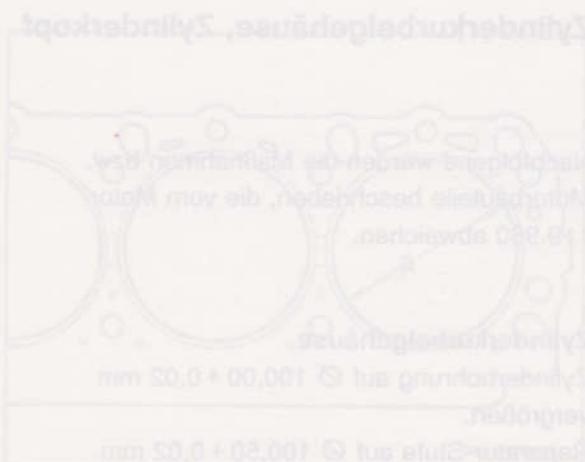
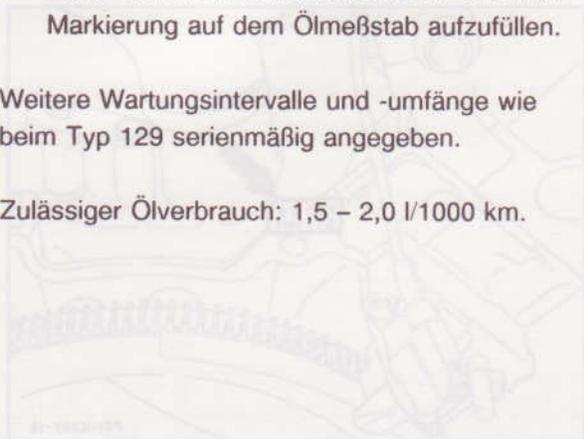
AMG empfiehlt: Shell TMO.

Öleinfüllmenge: 7,0 l inklusive Filter.

- Es ist bis zur Mitte zwischen Min.- und Max.-Markierung auf dem Ölmeßstab aufzufüllen.

Weitere Wartungsintervalle und -umfänge wie beim Typ 129 serienmäßig angegeben.

Zulässiger Ölverbrauch: 1,5 – 2,0 l/1000 km.



Zylinderkopf
Die Einlassventile (A) sind um 0,7 mm abgesenkt.
Er- und Auslassklappe zur Verbesserung des Gaswechsels beschaltet.
Einlassventil an Saugrohr angepaßt.

Zylinderkurbelgehäuse, Zylinderkopf

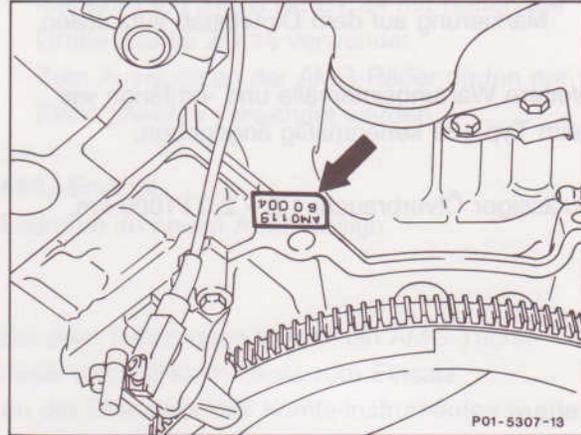
Nachfolgend werden die Maßnahmen bzw. Motorbauteile beschrieben, die vom Motor 119.960 abweichen.

Zylinderkurbelgehäuse

Zylinderbohrung auf $\varnothing 100,00 + 0,02$ mm vergrößert.

Reparatur-Stufe auf $\varnothing 100,50 + 0,02$ mm.

Zusätzlich AMG-Motornummer („AMG 119 6.0“ und fortlaufende Nummer) an linker Zylinderreihe auf Schwungradseite über MB-Motornummer eingeschlagen (rechter Pfeil).



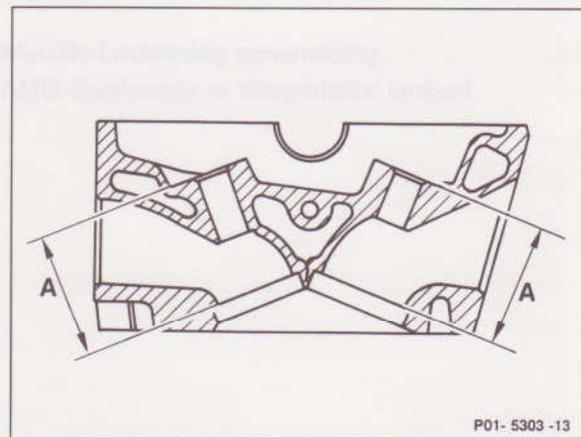
rechter Pfeil: zusätzliche AMG-Motornummer

Zylinderkopf

Die Einlaßfedertellerauflagen (A) sind um 0,7 mm abgesenkt.

Ein- und Auslaßkanäle zur Verbesserung des Gaswechsels bearbeitet.

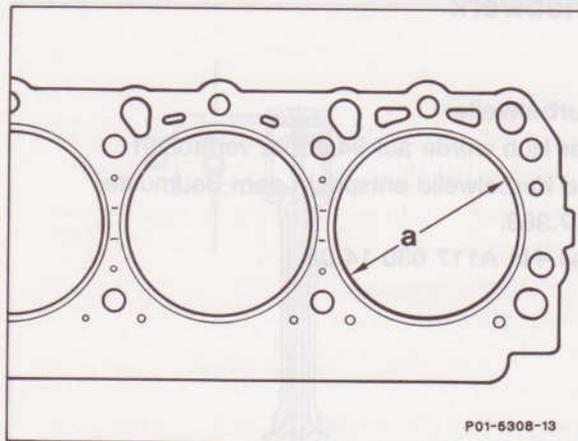
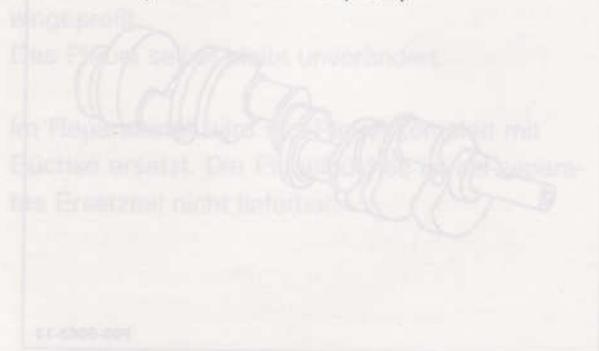
Einlaßkanaleintritt an Saugrohr angepaßt.



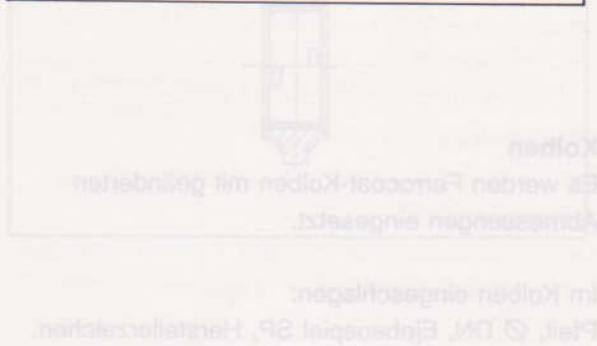
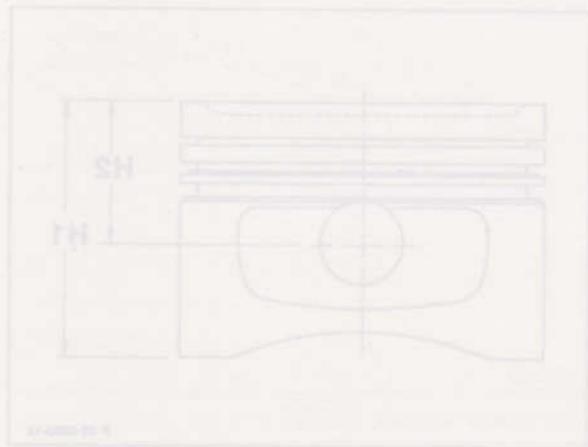
P01- 5303 -13

Zylinderkopfdichtung

Durchmesser „a“ auf 101 mm vergrößert.
 Reparatur-Stufe: Durchmesser „a“ auf 102 mm.
 Kennzeichnung durch überstehenden Lappen an der Seite Zylinder 4 bzw. 8 (Pfeil).



P01-5308-13



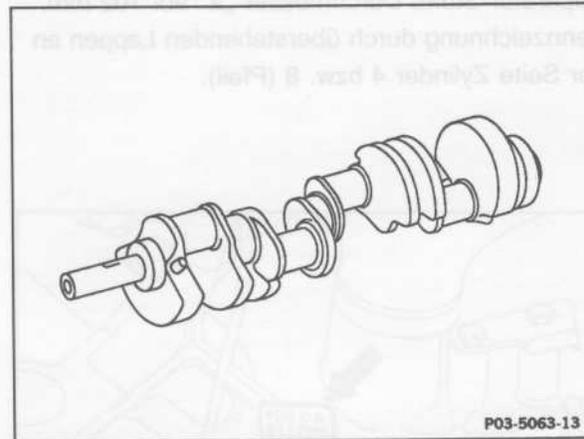
Köbermaße	
Maß H1*	43,60 mm
Maß H2*	13,80 mm
Ø DB	34 mm
Ø DN	93,98 - 100,00 mm
Benennung	100,48 - 100,50 mm
gM Köbergewicht mit Fingern, Köberbolzen und Köberbolzenstellungen	784 g
gM Köbergewicht	780 g

Triebwerk

Kurbelwelle

Der Hub wurde auf 94,8 mm vergrößert.
Die Kurbelwelle entspricht dem Baumuster
117.968.

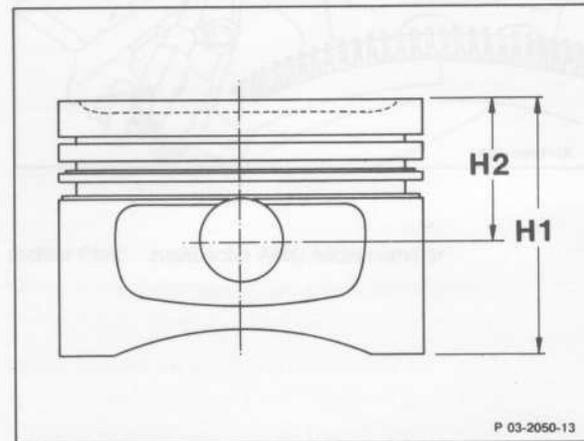
Teil.-Nr. A117 030 14 02



Kolben

Es werden Ferrocoat-Kolben mit geänderten
Abmessungen eingesetzt.

Im Kolben eingeschlagen:
Pfeil, Ø DN, Einbauspiel SP, Herstellerzeichen.



Kolbenmaße

	Serienkolben	Rep. Kolben
Ø DN	99,98 – 100,00 mm	100,48 – 100,50 mm
Ø DB	24 mm	24 mm
Maß „H1“	43,80 mm	43,80 mm
Maß „H2“	73,80 mm	73,80 mm
Kolbengewicht mit Ringen, Kolbenbolzen und Kolbenbolzensicherungen	780 g	784 g

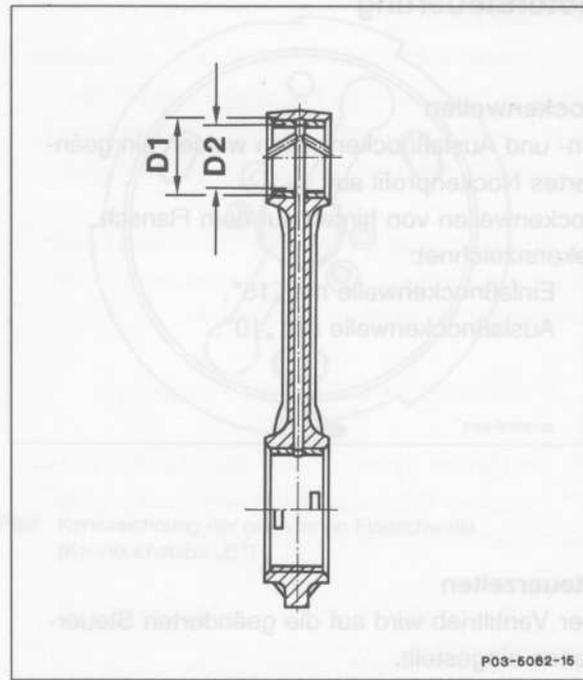
Pleuel

Wegen des im Durchmesser um 2 mm kleineren Kolbenbolzens muß das Pleuelauge entsprechend abgeändert werden.

Dazu wird eine Pleuelbüchse mit $D2 = 24$ mm eingepreßt.

Das Pleuel selbst bleibt unverändert.

Im Reparaturfall wird das Pleuel komplett mit Büchse ersetzt. Die Pleuelbüchse ist als separates Ersatzteil nicht lieferbar.



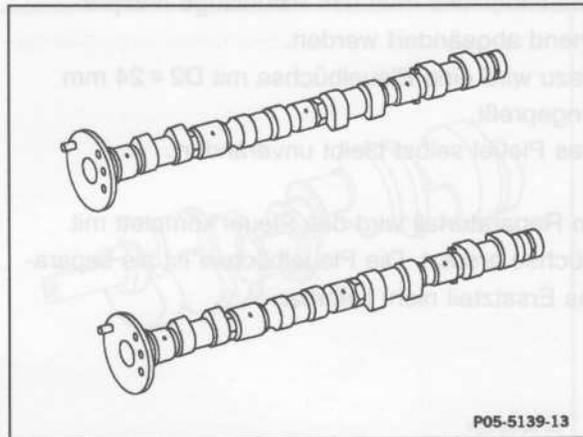
Motorsteuerung

Nockenwellen

Ein- und Auslaßnockenwellen weisen ein geändertes Nockenprofil auf.

Nockenwellen von hinten auf dem Flansch gekennzeichnet:

- Einlaßnockenwelle mit „15“,
- Auslaßnockenwelle mit „10“.



Steuerzeiten

Der Ventiltrieb wird auf die geänderten Steuerzeiten eingestellt.

Die Werte können für Zylinder 1 und 6 direkt auf dem Schwingungsdämpfer abgelesen werden.

Flan., © DN, Einbauplatz SP, Herstellerzeichen.



Steuerzeiten in °-Kurbelwellenwinkel bei 2 mm Ventilhub

Einlaßventil öffnet nach OT

Auslaßventil schließt vor OT

$23^\circ \pm 1^\circ$

$14^\circ \pm 1^\circ$

Nockenwellenversteller in Stellung **spät**.

Kolbenmaße

	Serieskolben	Rep. Kolben
Ø DN	99,98 - 100,00 mm	100,40 - 100,50 mm
Ø DB	24 mm	24 mm
Maß „H1“	43,80 mm	43,50 mm
Maß „H2“	73,80 mm	73,50 mm
Kolbengewicht mit Ringen, Kolbenbolzen und Kolbenbolzenversicherungen	780 g	784 g

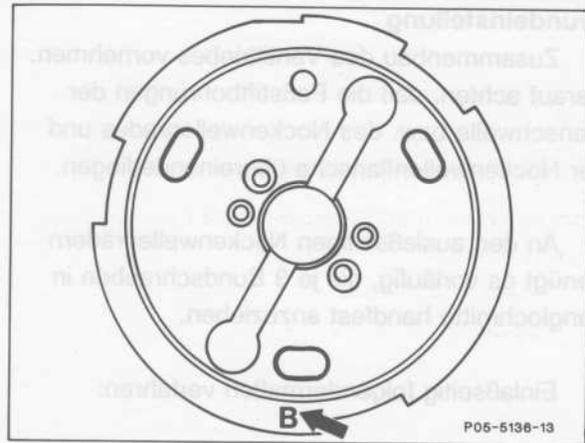
Steuerzeiten einstellen

Die Steuerzeiten werden durch Verdrehen der Flanschelle des Nockenwellenverstellers einlaßseitig und des Nockenwellenrades auslaßseitig eingestellt.

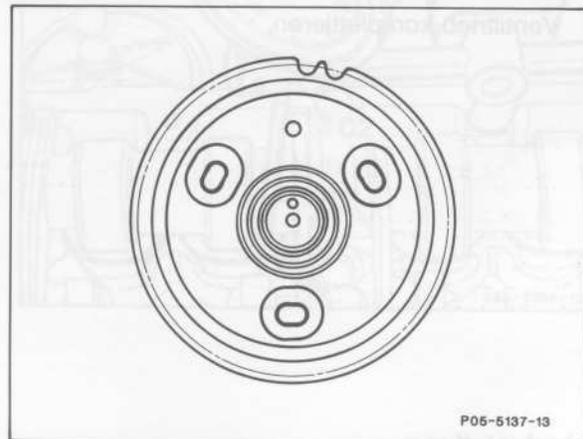
Dazu werden die je 3 Bohrungen $\varnothing 7,45$ H12 dieser beiden Teile zu Langlöchern umgearbeitet.

Die Paßstifte in den Nockenwellenflanschen müssen wegen der Verdrehmöglichkeit entfallen. Die Paßstiftbohrung in der Flanschelle wird durch einen Deckel verschlossen.

Die Öl-Zu- und -Abläufe in der Flanschelle sind angesenkt, damit sie in den Extremlagen nicht überdeckt werden.



Pfeil: Kennzeichnung der geänderten Flanschelle (Kennbuchstabe „B“)



Geändertes Nockenwellenrad mit Langlöchern



Grundeinstellung

1 Zusammenbau des Ventiltriebes vornehmen. Darauf achten, daß die Paßstiftbohrungen der Flanschswelle bzw. des Nockenwellenrades und der Nockenwellenflansche übereinanderliegen.

2 An den auslaßseitigen Nockenwellenrädern genügt es vorläufig, die je 3 Bundschrauben in Langlochmitte handfest anzuziehen.

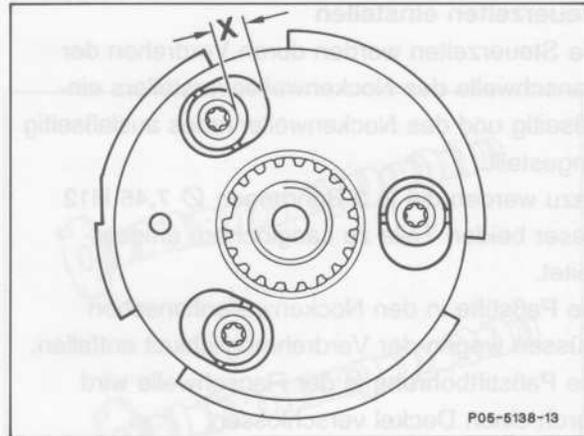
3 Einlaßseitig folgendermaßen verfahren:

3.1 Auf linker Zylinderreihe (Zylinder 5 – 8) Maß „X“ zwischen Schraubenkopf und Senkung der Flanschswelle auf 8,5 mm einstellen.

3.2 Auf rechter Zylinderreihe (Zylinder 1 – 4) Maß „X“ auf 7,8 mm einstellen.

3.3 Bundschrauben mit 18 Nm festziehen.

4 Ventiltrieb komplettieren.



Maß „X“ mit Meßschieber ermitteln

Steuerzeiten ermitteln (Zylinder 6 und 1) bei 2 mm Ventilhub

Einlaßventil öffnet nach OT

$20^{\circ} \pm 1^{\circ}$

Nockenwellenverstellung

Auslaßventil schließt vor OT

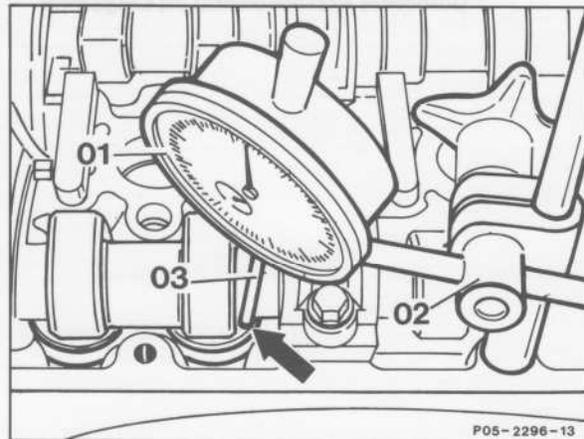
$14^{\circ} \pm 1^{\circ}$

Feineinstellung

1 Steuerzeiten ermitteln.

Dazu an Zylinder 6 und Zylinder 1 Meßtaster der Meßuhr auf entsprechenden Tassenstößel mit 3 mm Vorspannung senkrecht aufsetzen.

Ein- und Auslaßsteuerzeiten bei 2 mm Ventilhub notieren.



2 Bei Abweichungen vom Sollwert:

Einlaßseitig

2.1 Steuerkette und Nockenwellenversteller bis auf Flanschelle abnehmen, Bundschrauben lösen und Maß „X“ korrigieren.

Hinweis

Eine Abweichung der Kurbelwelleneinstellung um 2° ($\approx 1^\circ$ Nockenwellenwinkel) entspricht ca. 0,6 mm am Umfang des Befestigungslochkreises der Flanschelle.

2.2 Ventiltrieb wieder zusammenbauen.

Anpassung der Saugrohrfluchtungen

1 Saugrohrfluchtung auf Zylinderkopf

Auslaßseitig

2.3 Meßtaster der Meßuhr auf entsprechenden Tassenstößel mit 3 mm Vorspannung senkrecht aufsetzen.

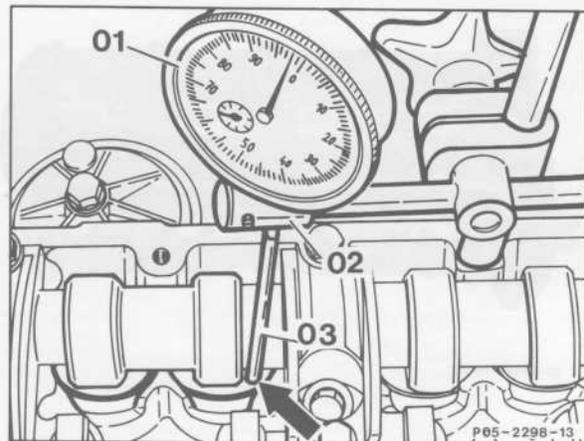
2.4 Motor auf 14° vor OT stellen.

2.5 Bundschrauben des Nockenwellenrades lösen und Nockenwelle mit Schlüssel SW 27 zwischen Nocken 4 und 5 so weit verdrehen, daß 2 mm Ventilhub erreicht werden.

2.6 Bundschraube mit 18 Nm festziehen.

3 Steuerzeiten kontrollieren.

Liegt immer noch eine Abweichung vom Sollwert vor, Vorgang wiederholen.



Luftfilter

Grundeinrichtung

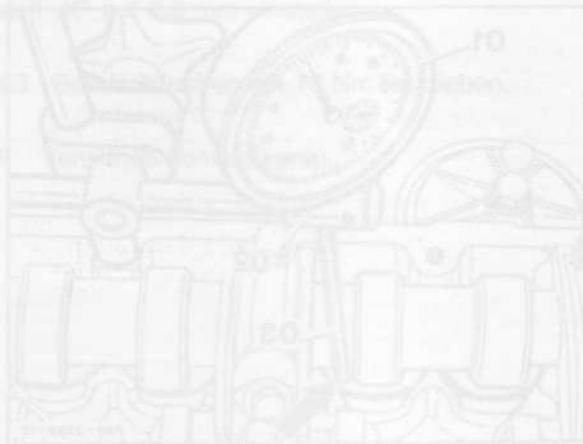
1. Zusammenbau des Ventiltriebvorführers
 Als optische Unterscheidung der AMG-Fahrzeuge wurde auf dem Luftfilter zusätzlich ein neugestalteter Deckel mit AMG-Logo angebracht.

2. An den auslaufseitigen Nockenwellenrädern gemäß des vorläufig, die je 3 Bundschrauben in Langlochröhre handfertig anzuziehen.

3. Einseitig folgendemal verfahren

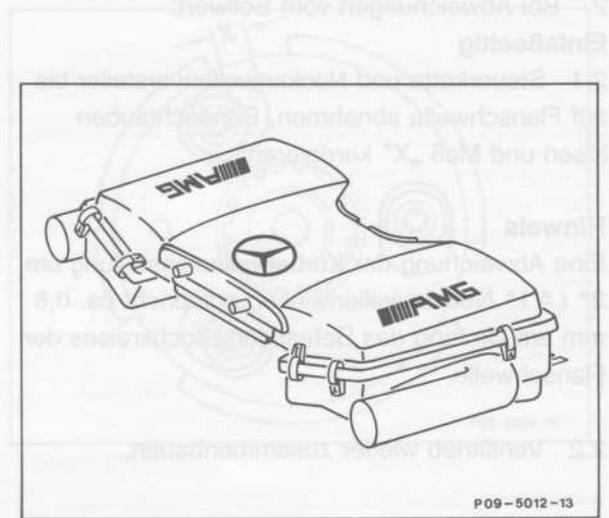
3.1 Auf linker Zylinderseite (Zylinder 3 - 6) Maß „X“ zwischen Schraubkopf und Senkung der Flanschwaule auf 0,5 mm einstellen.

3.2 Auf rechter Zylinderseite (Zylinder 1 - 4)



Feineinstellung

1. Steuertrieb prüfen
 Dazu im Zylinder 3 und Zylinder 1 Maßstab der Motor auf entsprechender Tasterhöhe mit 3 mm Vorspannung einrichten. Ein- und Auslassventile mit 2 mm Ventilhub einstellen.



Auslassseitig
 2.3 Maßstab der Motor auf entsprechenden Tasterhöhe mit 3 mm Vorspannung einrichten.

2.4 Motor auf 14° vor OT stellen

2.5 Bundschrauben des Nockenwellenrades lösen und Nockenwelle mit Schlüssel SW 27 zwischen Nocken 4 und 5 so weit verdrehen, dass 2 mm Ventilhub erreicht werden.

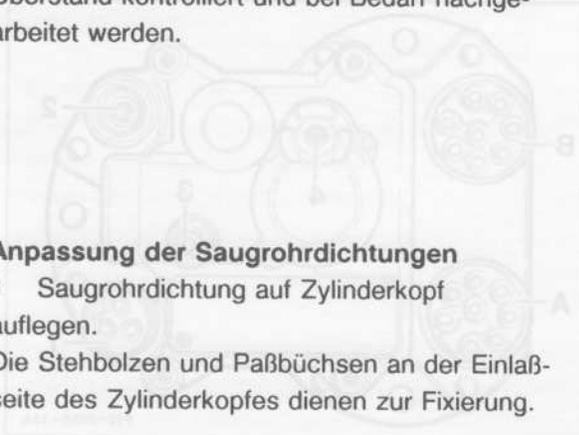
2.6 Bundschrauben mit 18 Nm festziehen



Saugrohr/Auspuffkrümmer

Die Saugrohre sind so bearbeitet, daß an der Nahtstelle zum Zylinderkopf keine Störung der Ansaugluftströmung erfolgt.

Dadurch kann es jedoch vorkommen, daß die Saugkrümmerdichtungen in die Einlaßkanäle überstehen. Deshalb müssen die Dichtungen auf Überstand kontrolliert und bei Bedarf nachgearbeitet werden.



Anpassung der Saugrohrdichtungen

1 Saugrohrdichtung auf Zylinderkopf auflegen.

Die Stehbolzen und Paßbüchsen an der Einlaßseite des Zylinderkopfes dienen zur Fixierung.

2 Die Dichtung am Zylinderkopf andrücken und an jedem Einlaßkanal kontrollieren, ob die Dichtung übersteht.

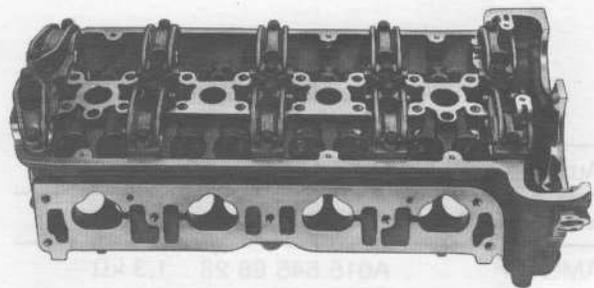
3 Überstehende Bereiche an der Dichtung kennzeichnen und Dichtung abnehmen.

4 Gekennzeichnete Bereiche vorsichtig mit einer Feile oder biegsamen Welle mit Fräskopf bearbeiten.

5 Paßform der Dichtung erneut kontrollieren.

Hinweis

Auf richtigen Sitz der Dichtung achten und an der Dichtung nur so viel nacharbeiten, bis die Dichtung gerade nicht mehr in den Einlaßkanal übersteht.



P01-0287-13

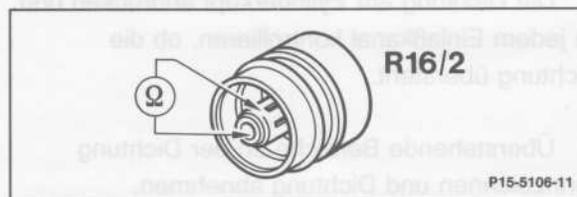
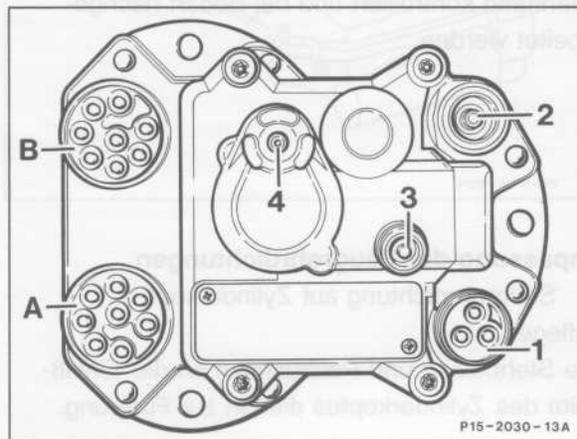
Elektrische Anlage Motor

Es werden Zündkerzen mit folgender Spezifikation verwendet:

- BOSCH F 7 DCO
- BERU 14F-7DUO
- CHAMPION C9 YCC.

Die Vollastzündwinkel werden um 3° zurückgenommen.
 Dies erfolgt über die Abgleichkupplung (R16/2) am Schaltgerät EZL/AKR.

Ausführung	DB-Teil-Nr.	Widerstand
Mercedes Benz	A015 545 67 28	2,4 kΩ
AMG	A015 545 68 28	1,3 kΩ



Abgleichkupplung

Automatisches Getriebe

Anhängelast

Es wurde das serienmäßige Getriebe 722.353 vom Typ 129.066 (500 SL) übernommen.

Ähnlich wie beim Typ 100 E 2.5-16 wird für den Typ AMG 500 SL 6.0 ebenfalls ein Federungssystem angeboten, bei dem das Fahrzeughöhe-niveau unabhängig von der Belastung an Vorder- und Hinterrachse konstant gehalten wird. Das Absenken des Niveaus bei hoher Geschwindigkeit erfolgt automatisch. Durch Betätigen eines Schalters kann je nach Bedarf das Niveau um 30 mm erhöht werden. Je nach Stellung des Schalters stellt sich das Niveau wie folgt ein:

- **Schalterstellung für normales Niveau**
Das Fahrzeug steht und fährt mit normalem Niveau. Bei Überschreiten einer Geschwindigkeit von 122 km/h wird es automatisch um 15 mm abgesenkt. Wird danach eine Geschwindigkeit von 110 km/h unterschritten, wird es wieder auf normale Höhe zurückgestellt.
- **Schalterstellung für 30 mm erhöhtes Niveau**
Erhöhtes Niveau wird im Schalter durch eine rote Funktionsleuchte angezeigt. Das Fahrzeug steht und fährt mit 30 mm erhöhtem Niveau. Diese Einstellung bleibt erhalten, auch wenn das Fahrzeug abgestellt wird.
Bei Überschreiten einer Geschwindigkeit von 52 km/h wird das Fahrzeug automatisch um 30 mm auf normales Niveau abgesenkt, unter 48 km/h wird wieder das erhöhte Niveau eingestellt.

Bei Überschreiten von 122 km/h wird das Fahrzeug automatisch um 15 mm weiter abgesenkt. Gleichzeitig wird die Einstellung „erhöhtes Niveau“ gelöscht und auf „normales Niveau“ zurückgesetzt, die Federhöheverhältnisse ändern sich nicht. Wird danach eine Geschwindigkeit von 110 km/h unterschritten, wird das Fahrzeughöhe-niveau auf normale Höhe zurückgestellt. Das Fahrzeughöhe-niveau ist also bei höheren Geschwindigkeiten immer automatisch auf die niedrigste Höhe eingestellt, wodurch der Luftwiderstand verringert und der Schweißpunkt abgesenkt wird, was den Kraftstoffverbrauch reduziert und die Fahrtsicherheit weiter erhöht.

Das hydro-pneumatisch arbeitende System besteht aus Federbein und Federspeichern an der Vorderachse, Federbein mit Federspeicher an der Hinterachse, je einem Niveauregler an Vorder- und Hinterachse, einer Steuerdrückpumpe, einem Steuerventil, hydraulischen Regel-mechanismen an Vorder- und Hinterachse, einer vom Motor angetriebenen Radialkolbenpumpe zur Druckübertragung und einem Überströmventil.

Neu zu dem in seinem Grundkonzept bekannten System ist, neben der geschwindigkeitsabhängigen Niveauanstellung, die Adaptive Dämpfung-System, kurz ADS genannt. ADS ist ein vollautomatisch arbeitendes, elektrisch gesteuertes System, welches die Dämpfkraft dem momentanen Bedarf der Rad- und Aufbau-dämpfung anpaßt.

31 Anhängerbetrieb Motor

Automatisches Getriebe

Für diesen Typ ist kein Anhängerbetrieb vorgesehen. Es ist daher keine Anhängervorrichtung erhältlich, auch nicht für den nachträglichen Einbau.

Es wurde das schrittweise Getriebe 722 389 vom Typ 129 068 (500 SL) übernommen.



Abgleichkupplung

Code	Teil-Nr.	Widerstand
	7015 545 67 28	2,4 kΩ
	7015 545 68 26	1,3 kΩ

Federung

Niveauregulierung mit Niveaueinstellung an Vorder- und Hinterachse und Adaptivem Dämpfungs-System (ADS)

Ähnlich wie beim Typ 190 E 2.5–16 wird für den Typ AMG 500 SL 6.0 serienmäßig ein Federungssystem angeboten, bei dem das Fahrzeugniveau unabhängig von der Belastung an Vorder- und Hinterachse konstant gehalten wird. Das Absenken des Niveaus bei höherer Geschwindigkeit erfolgt automatisch. Durch Betätigen eines Schalters kann je nach Bedarf das Niveau um 30 mm erhöht werden. Je nach Stellung des Schalters stellt sich das Niveau wie folgt ein:

- **Schalterstellung für normales Niveau**

Das Fahrzeug steht und fährt mit normalem Niveau. Bei Überschreiten einer Geschwindigkeit von 122 km/h wird es automatisch um 15 mm abgesenkt. Wird danach eine Geschwindigkeit von 118 km/h unterschritten, wird es wieder auf normale Höhe zurückgestellt.

- **Schalterstellung für 30 mm erhöhtes Niveau**

Erhöhtes Niveau wird im Schalter durch eine rote Funktionsleuchte angezeigt. Das Fahrzeug steht und fährt mit 30 mm erhöhtem Niveau. Diese Einstellung bleibt erhalten, auch wenn das Fahrzeug abgestellt wird.

Bei Überschreiten einer Geschwindigkeit von 52 km/h wird das Fahrzeug automatisch um 30 mm auf normales Niveau abgesenkt, unter 48 km/h wird wieder das erhöhte Niveau eingestellt.

Bei Überschreiten von 122 km/h wird das Fahrzeug automatisch um 15 mm weiter abgesenkt. Gleichzeitig wird die Einstellung „erhöhtes Niveau“ gelöscht und auf „normales Niveau“ zurückgesetzt, die Funktionsleuchte erlischt. Wird danach eine Geschwindigkeit von 118 km/h unterschritten, wird das Fahrzeugniveau auf normale Höhe zurückgestellt. Das Fahrzeugniveau wird also bei höheren Geschwindigkeiten immer automatisch auf die niedrigste Höhe eingestellt, wodurch der Luftwiderstand verringert und der Schwerpunkt abgesenkt wird, was den Kraftstoffverbrauch reduziert und die Fahrsicherheit weiter erhöht.

Das hydropneumatisch arbeitende System besteht aus Federbeinen und Federspeichern an der Vorderachse, Federbeinen mit Federspeichern an der Hinterachse, je einem Niveauregler an Vorder- und Hinterachse, einer Steuerelektronik, einem Steuerventil, hydraulischen Regelstangen an Vorder- und Hinterachse, einer vom Motor angetriebenen Radialkolbenpumpe zur Druckölversorgung und einem Ölbehälter.

Neu an dem in seinem Grundkonzept bekannten System ist, neben der geschwindigkeitsabhängigen Niveaueinstellung, das Adaptive Dämpfungs-System, kurz ADS genannt. ADS ist ein vollautomatisch arbeitendes, elektronisch gesteuertes System, welches die Dämpfkräfte dem augenblicklichen Bedarf der Rad- und Aufbau-dämpfung anpaßt.

Es ist somit entscheidend leistungsfähiger als alle bisher angebotenen Systeme, die von Hand oder teilautomatisch gesteuert werden.

Im Fahrzeug angebrachte Sensoren sind gemeinsam mit dem elektronischen Steuergerät in der Lage, die sich ändernde Qualität der Straße, den Beladungszustand und die augenblickliche Fahrweise zu erkennen. Die Elektronik ermittelt die günstigste Dämpfeinstellung und gibt innerhalb weniger Millisekunden die Steuerbefehle an die Dämpfmodule, so daß immer mit der richtigen Dämpfung gefahren wird. Das System arbeitet so schnell, daß die Fahrzeugbenutzer nie den Eindruck eines zu schwach gedämpften Wagens haben, obwohl überwiegend in der weichsten und somit komfortabelsten Stellung gefahren wird.

Die wesentlichen Bauelemente sind:

Aufnehmer für Rad- bzw. Aufbaubeschleunigung

Am rechten Achsschenkel und auf dem linken Radlauf ist jeweils ein Beschleunigungsaufnehmer angebracht. Der Beschleunigungsaufnehmer besteht aus einem Feder-Masse-System, bei dem die durch Beschleunigung bewirkte Auslenkung der Masse durch einen Dehnmeßstreifen auf der Blattfeder in ein elektrisches Signal umgesetzt wird. Die Signale der Beschleunigungsaufnehmer dienen zur Erkennung der Vertikal-Dynamik und damit des augenblicklichen Fahrbahnzustandes.

Lenkwinkelsensor

Im Lenkrad ist – ähnlich wie bei 4MATIC-Fahrzeugen – ein Lenkwinkelsensor eingebaut. Er besteht aus einem Hall-Element mit 72 Magneten, womit ein elektrisches Signal über die Lenkradstellung für das elektronische Steuergerät erzeugt wird. In Verbindung mit einem Fahrgeschwindigkeitssignal, das dem ABS-Steuergerät entnommen wird, dient dieser Sensor der Erkennung der Horizontal-Dynamik und damit der augenblicklichen Fahrweise.

Schalter Beladungszustand

In der Ölleitung zwischen dem Niveaugregler der Hinterachse und dem linken Federspeicher befindet sich ein hydraulisch betätigter Schalter, der bei Übersteigen eines Druckes von 65 bar einen elektrischen Kontakt schließt. Damit wird der Beladungszustand an der Hinterachse ermittelt und als Signal dem elektronischen Steuergerät zugeführt.

Elektronisches Steuergerät

Im Aggregaterraum ist ein elektronisches Steuergerät untergebracht, das mit seinem Microcomputer die Signale der Beschleunigungsaufnehmer, des Lenkwinkelsensors und des Schalters Beladungszustand verarbeitet und Schaltbefehle an die Dämpfmodule der vier Federbeine gibt. Im Steuergerät sind zwei Kennfelder für die Auswertung der Signale gespeichert, ein Normal-Kennfeld und ein Sport-Kennfeld. Beim Sport-Kennfeld werden die härteren Dämpfstufen früher eingeschaltet als beim Normal-Kennfeld.

Dämpfmodule

In die Hydraulikleitungen zwischen den vier Federbeinen und deren Federspeicher sind Dämpfmodule eingebaut. Sie enthalten zusätzliche Dämpfdrosseln, die mit Hilfe von Magnetventilen durch das elektronische Steuergerät geschaltet werden. In Verbindung mit der Grunddämpfung der Federbeine ergeben sich durch unterschiedliche Kombinationen der Dämpfdrosseln vier unterschiedliche Dämpfungskennlinien.

Vorbereitung

Allgemeines

Durch die AMG-Feder mit geringerer Feder-
teile vorliegt sich die Spurweite der Vorder-
achse auf 1887 mm.

Vorderachse

Allgemeines

Durch die AMG-Felgen mit geringerer Einpreßtiefe vergrößert sich die Spurweite der Vorderachse auf 1567 mm.

Lenkwinkelsensor
Dämpfmodule
In der Lenktrapez befindet sich ein Lenkwinkelsensor, der die Lenkwinkel über einen Potentiometer zur DMS-Auswertung überträgt. Die Dämpfmodule sind an den Federboien montiert und bestehen aus einem Dämpferrohr, das mit einem Dämpferöl gefüllt ist. Durch das Dämpfen wird die Federbewegung abgefedert und die Fahrgewissheit erhöht. Die Dämpfer sind an den Federboien montiert und bestehen aus einem Dämpferrohr, das mit einem Dämpferöl gefüllt ist. Durch das Dämpfen wird die Federbewegung abgefedert und die Fahrgewissheit erhöht.

Schalter, Beladungszustand

In der Ölleitung zwischen dem Niveaufühler der Hinterachse und dem linken Federspeicher befindet sich ein hydraulisch betätigter Schalter, der bei Übersteigen eines Druckes von 65 bar einen elektrischen Kontakt schließt. Damit wird der Beladungszustand an der Hinterachse ermittelt und als Signal dem elektronischen Steuergerät zugeführt.

Elektronisches Steuergerät

Im Aggregaterraum ist ein elektronisches Steuergerät untergebracht, das mit seinem Microcomputer die Signale der Beschleunigungsaufnehmer, des Lenkwinkelsensors und des Schalters Beladungszustand verarbeitet und Schaltbefehle an die Dämpfmodule der vier Federboien gibt. Im Steuergerät sind zwei Kennfelder für die Auswertung der Signale gespeichert, ein Normal-Kennfeld und ein Sport-Kennfeld. Beim Sport-Kennfeld werden die höheren Dämpferstufen früher eingeschaltet als beim Normal-Kennfeld.

Elektronische Steuergeräte

Elektronisches Steuergerät

Das elektronische Steuergerät ist ein elektronisches Steuergerät, das mit seinem Microcomputer die Signale der Beschleunigungsaufnehmer, des Lenkwinkelsensors und des Schalters Beladungszustand verarbeitet und Schaltbefehle an die Dämpfmodule der vier Federboien gibt. Im Steuergerät sind zwei Kennfelder für die Auswertung der Signale gespeichert, ein Normal-Kennfeld und ein Sport-Kennfeld. Beim Sport-Kennfeld werden die höheren Dämpferstufen früher eingeschaltet als beim Normal-Kennfeld.

Elektronisches Steuergerät

Das elektronische Steuergerät ist ein elektronisches Steuergerät, das mit seinem Microcomputer die Signale der Beschleunigungsaufnehmer, des Lenkwinkelsensors und des Schalters Beladungszustand verarbeitet und Schaltbefehle an die Dämpfmodule der vier Federboien gibt.

Hinterachse

Allgemeines

Durch die AMG-Felgen mit geringerer Einpreßtiefe vergrößert sich die Spurweite der Hinterachse auf 1557 mm.

Hinterachsmittelstück

Alle Fahrzeuge haben serienmäßig ASR (Antriebs-Schlupf-Regelung).

Teil-Nr.	Bezeichnung	Bezeichnung (Tabelle)
Hinterachse: Leichtmetall-Scheibe, 3-teilig, 10.0 Jx17 H2 ET 17 H WAT28 400 04 02		28240 ZA 17
Vorderachse: Leichtmetall-Scheibe, 3-teilig, 8.5 Jx17 H2 ET 18 H WAT28 400 02 02		28248 ZA 17

1) Felgen in Fahrzeuggegendruck. Bei der Montage beachten!

Leichtmetall-Scheibenräder

Vorderachse

Gestricheltes AMG-Scheibenrad, 3-teilig,
8.5 Jx17 H2 ET 18

Hinterachse

Gestricheltes AMG-Scheibenrad, 3-teilig,
10.0 Jx17 H2 ET 17



28248 ZA 17



28240 ZA 17

Räder, Fahrwerkvermessung

A. Übersicht AMG-Scheibenräder und Reifen

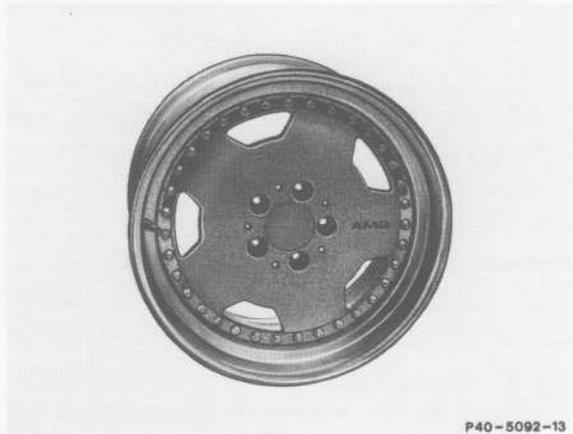
Scheibenrad Bezeichnung Teil-Nr.	Sommerreifen (Tubeless)	
	Bezeichnung	Fabrikat
Vorderachse: Leichtmetall Scheibe, 3-teilig, 8,5 J × 17 H2 ET 18 H WA129 400 02 02	235/45 ZR 17	Bridgestone RE 71 ¹⁾ Dunlop SP SPORT D40 ¹⁾
Hinterachse: Leichtmetall Scheibe, 3-teilig, 10,0 J × 17 H2 ET 17 H WA129 400 04 02	255/40 ZR 17	Bridgestone RE 71 ¹⁾ Dunlop SP SPORT D40 ¹⁾

¹⁾ Reifen ist lafrichtungsgebunden. Bei der Montage beachten!

Leichtmetall-Scheibenräder

Vorderachse

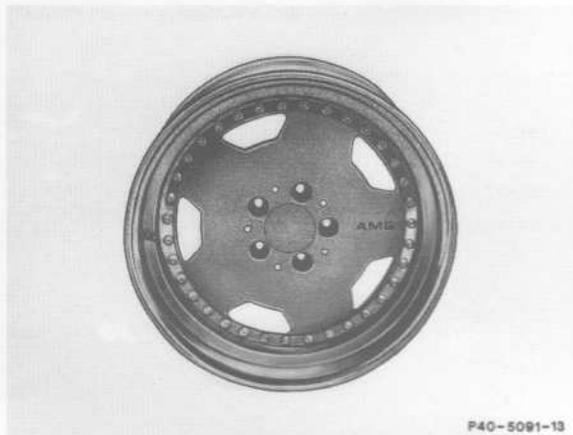
Geschmiedetes AMG-Scheibenrad, 3-teilig,
8,5 J × 17 H2 ET 18.



P40-5092-13

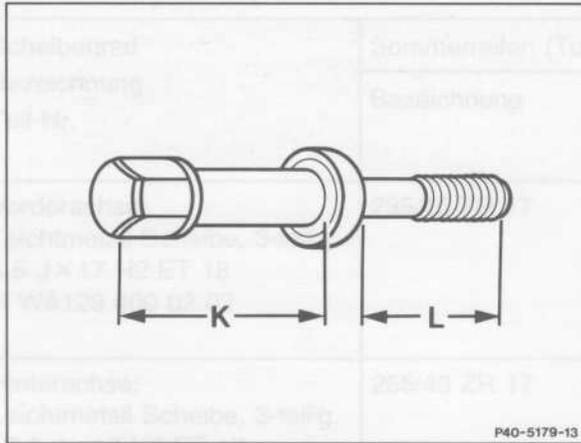
Hinterachse

Geschmiedetes AMG-Scheibenrad, 3-teilig,
10,0 J × 17 H2 ET 17.

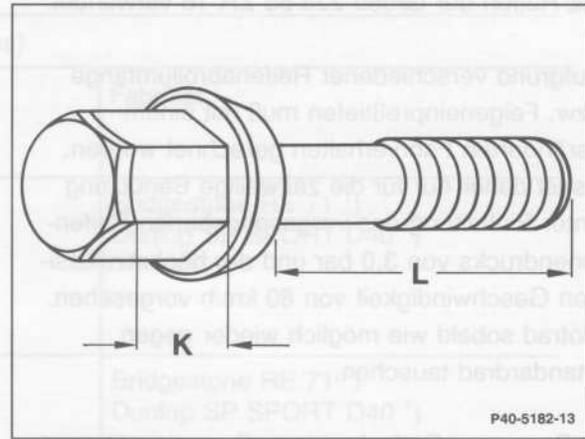


P40-5091-13

Radschrauben



8,0 J × 16 H2 ET 34



8,5 J × 17 H2 ET 18
10,0 J × 17 H2 ET 17

Es muß folgende Zuordnung beachtet werden:

Typ	Radschraube Teil-Nr.	Schraubenkopf- höhe K (mm)	Schraubenschaft- länge L (mm)
8,0 J × 16 H2 ET 34 ¹⁾	A124 400 07 70	43,5	40
8,5 J × 17 H2 ET 18, 3-teilig (Vorderachse)	A124 400 00 70	10,5	40
10,0 J × 17 H2 ET 17, 3-teilig (Hinterachse)			

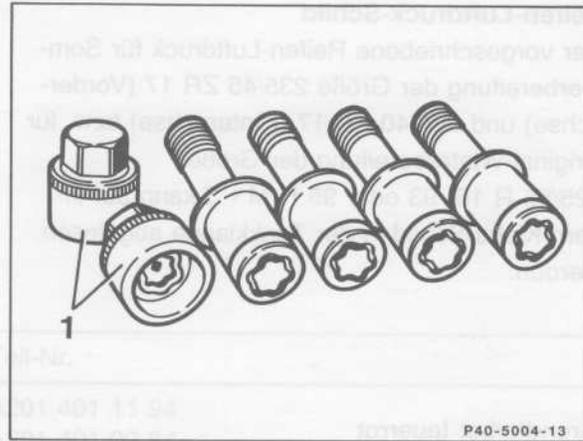
Für alle Räder gilt das Anziehdrehmoment 110 Nm.

¹⁾ Original-MB-Reserverad wird als Notrad verwendet.

Radsicherung

Radsicherungsschrauben werden serienmäßig eingebaut.

Zwei Sicherungsschlüssel (1) befinden sich in der Reserveradmulde.



Typ	Radsicherung Teil-Nr.	Schraubenschaftlänge L (mm)
8,5 J x 17 H 2 ET 18, 3-teilig (Vorderachse)	A124 400 05 70	40
10,0 J x 17 H 2 ET 17, 3-teilig (Hinterachse)		

Für alle Räder gilt das Anziehdrehmoment 110 Nm.

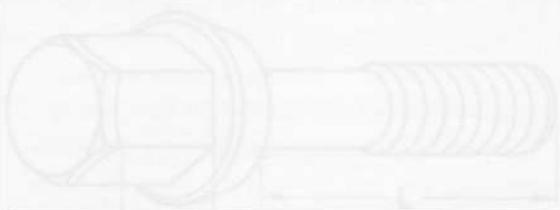
Metallventile für schlauchlose Reifen (Tubeless)

Typ	Metallventil Teil-Nr.
8,5 J x 17 H 2 ET 18, 3-teilig (Vorderachse)	H WA129 400 01 13
10,0 J x 17 H 2 ET 17, 3-teilig (Hinterachse)	

Reifen-Luftdruck-Schild

Der vorgeschriebene Reifen-Luftdruck für Sommerbereifung der Größe 235/45 ZR 17 (Vorderachse) und 255/40 ZR 17 (Hinterachse) bzw. für Original-Winterbereifung der Größe 225/55 R 16 93 oder 95 H M + S kann auf einem Klebe-Schild in der Tankklappe abgelesen werden.

Grundfarbe: feuerrot
 Druckfarbe: silber
 Teil-Nr. A129 584 10 39



Luftdruck für kalte Reifen Tire pressure cold tires		Pression des pneus froids Presión de inflado	
Geschwindigkeit: Speed : Velocidad:			
bis up to hasta	220 km/h 135 mph	 	 
		2,130	2,435
		2,232	2,638
über over más de	220 km/h 135 mph	 	 
		2,435	2,638
		2,638	3,044
! Warme Reifen bis- Warm tires up to:		+ 0,5 bar + 7 psi	
		! Pneus échauffés jusqu'à ! neumáticos calientes hasta	
Ⓢ 129 584 10 39			

P40-5178-13

Mit der Einführung des oben beschriebenen Luftdruckschildes ab ca. 11/91 verlieren die Angaben auf dem vorher verwendeten AMG-Luftdruckschild (Grundfarbe silber, Druckfarbe schwarz) an der Kofferraumkante ihre Gültigkeit.

Auswuchten der Räder

Es dürfen nur Klebe-Auswuchtgewichte verwendet werden.

Klebe-Auswuchtgewichte

Gewicht in g	Teil-Nr.
5	A201 401 11 94
10	A201 401 09 94
15	A201 401 12 94
20	A201 401 02 94
25	A201 401 13 94
30	A201 401 03 94
35	A201 401 14 94
40	A201 401 04 94
45	A201 401 15 94
50	A201 401 05 94
55	A201 401 16 94
60	A201 401 06 94
65	A201 401 17 94
70	A201 401 07 94
75	A201 401 18 94
80	A201 401 08 94

Schnecken-Schleifer
 MB-Spannschutzkette mit Greifzügen, System RLD-Matic. Die Kenn-Nr. ist am Verschlusshaken der Spannkatze oder am Bogen eingepreßt.
 Mercedes-Benz-Handelswaren-Teil-Nr.
 B6 7 58 0644, Kenn-Nr. 83

B. Übersicht Original-MB-Scheibenräder für Winter- und Schneekettenbetrieb

Ein Schneekettenbetrieb ist nur mit nachfolgend aufgeführter Rad-Reifenkombination erlaubt.

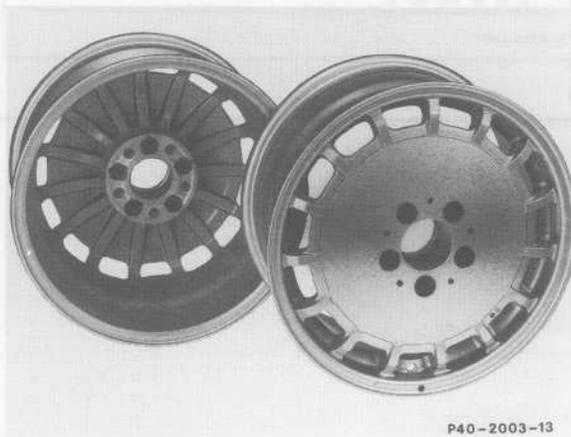
Übersicht Scheibenräder und Reifen

Scheibenrad Bezeichnung Teil-Nr.	Winterreifen (Tubeless) Bezeichnung	Fabrikat
Leichtmetall 8,0 J×16 H2 ET 34 A129 401 06 02 Stahlblech ¹⁾ 8,0 J×16 H2 ET 35 A129 400 02 02	225/55 R 16 93H M + S oder 225/55 R 16 95H M + S	Dunlop SP Winter Sport

¹⁾ Nur für Winterreifen bei ET erhältlich.

Leichtmetall-Scheibenrad

Gegossenes Leichtmetall-Scheibenrad
 8,0 J×16 H 2 ET 34 mit Stahlbuchsen und Rippen an der Radinnenseite.
 Dieses Rad wird auch als Notrad verwendet.
 Weitere Hinweise siehe vorheriges Kapitel.



P40-2003-13

Stahlblech-Scheibenrad

Zu einer nachträglichen Montage von Winterreifen sind Stahlblech-Scheibenräder 8,0 J x 16 H 2 ET 35 über ET lieferbar. Die Radschüssel hat 12 Lüftungslöcher von \varnothing 47,5 mm.

Hinweis

15-Zoll-Räder können aus Platzgründen nicht verwendet werden.



Radblenden

Die Kunststoff-Radblenden für die Stahlblech-Scheibenräder sind im Prinzip gleich wie beim Typ 126. Das verchromte Firmenzeichen ist aufgesteckt.

Teil-Nr. A129 400 00 25

Hinweis

In Bezug auf Radschrauben, Ventile und Auswuchten der Räder gelten die Original MB-Angaben. Der vorgeschriebene Reifenluftdruck kann auf einem Klebeschild in der Tankklappe abgelesen werden.

Schneeketten

MB-Spurgleitschutzkette mit Greifstegen, System RUD-Matic. Die Kenn-Nr. ist am Verschlußhaken der Spannkette oder am Bügel eingepreßt. Mercedes-Benz-Handelswaren-Teil-Nr.

B6 7 58 0844, Kenn-Nr. 93

C. Fahrwerkvermessung

Fahrwerkvermessung, Sonderwerkzeuge sowie Prüf- und Einstellwerte sind analog Typ 129.066 (500 SL) mit Niveau-Regulierung und Niveau-Einstellung an Vorder- und Hinterachse und Adaptivem Dämpfungs-System (ADS).

Teil-Nr.	Bezeichnung	Material	Maße	Einheit	Einzelteil	Einzelteil
A129 401 06 02	Leichtmetall	S + M H5 61 R 55/522	225/55 R 16 95H M + S	mm	1	1
A129 401 06 02	Leichtmetall	S + M H5 61 R 55/522	225/55 R 16 95H M + S	mm	1	1
A129 401 06 02	Leichtmetall	S + M H5 61 R 55/522	225/55 R 16 95H M + S	mm	1	1
A129 401 06 02	Leichtmetall	S + M H5 61 R 55/522	225/55 R 16 95H M + S	mm	1	1

Leichtmetall-Scheibenrad
 Gegossenes Leichtmetall-Scheibenrad
 8,0 J x 16 H 2 ET 34 mit Stahlbuchsen und Rippen an der Radinnenseite.
 Dieses Rad wird auch als Notrad verwendet.
 Weitere Hinweise siehe vorheriges Kapitel.

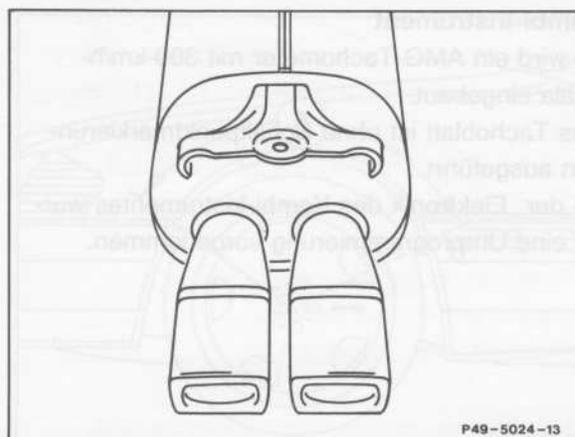
Radbanden
 Die Kunststoff-Radbanden für die Stahlblech-Scheibenräder sind im Prinzip gleich wie beim Typ 128. Das verchromte Firmenzeichen ist aufgesteckt.
 Teil-Nr.: A129 400 00 25

Schneeketten
 MB-Spurgliedkette mit Günstigen 2V-System RUD-Matic. Die Kenn-Nr. ist im Verschleißfaden der Spannkette oder am Bügel eingetrag.
 Mercedes-Benz-Händlerwagen-Teil-Nr.: B6 7 68 0844, Kenn-Nr.: 83

Auspuffanlage

Elektrische Anlage, Ausrüstung und Instrumente

Endrohre im neuen AMG-Design.



Hinweis

Bei Arbeiten an der Auspuffanlage ist darauf zu achten, daß die Endrohre parallel und in einem Abstand von min. 15 mm zur Heckschürze liegen.



Die hinteren Kotflügelenden sind in dem gekennzeichneten Bereich (A) bis zur Kotflügelinnenlinie umgebördelt.

Die Seitenverkleidung des Fahrzeuges muss der nachgearbeiteten Kotflügelkontur entsprechend angepaßt.

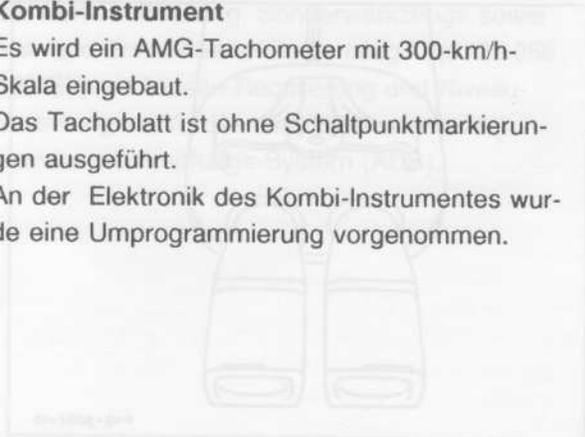


Hinweis

Sämtliche Karosserieänderungen sind als Werk durchgeführt und müssen deshalb bei Unfallreparaturen berücksichtigt werden.

Kombi-Instrument

Es wird ein AMG-Tachometer mit 300-km/h-Skala eingebaut.
 Das Tachoblatt ist ohne Schaltpunktmarkierungen ausgeführt.
 An der Elektronik des Kombi-Instrumentes wurde eine Umprogrammierung vorgenommen.

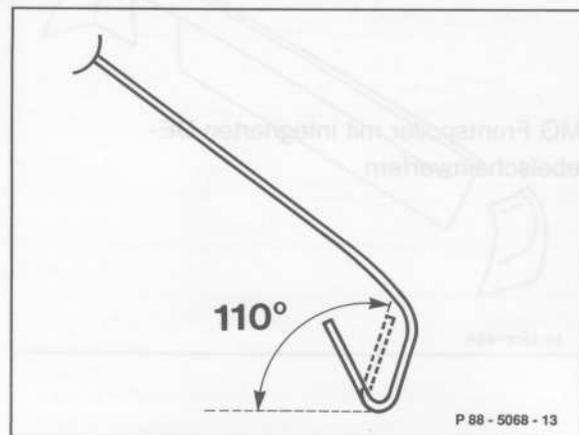
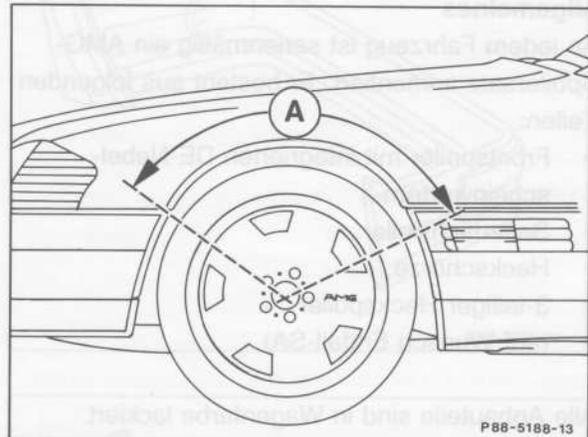


Hinweis
 Bei Arbeiten an der Ausfuhrung ist darauf zu achten, dass die Exzenter parallel und in einem Abstand von min. 15 mm zur Heckschraube liegen.

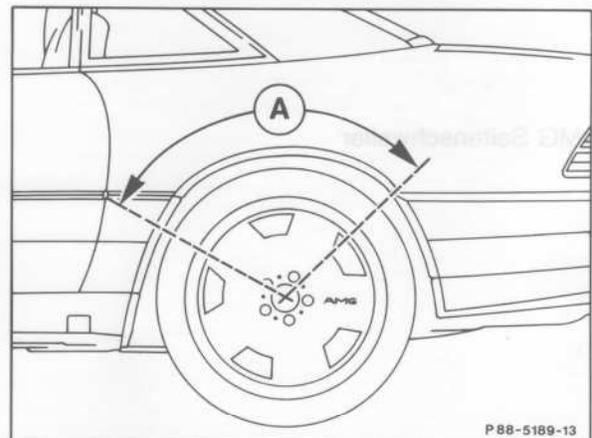
Aufbau

Kotflügelkanten

Die vorderen Kotflügelkanten sind in dem gekennzeichneten Bereich (A) um 110° umgebördelt.



Die hinteren Kotflügelkanten sind in dem gekennzeichneten Bereich (A) bis zur Kotflügelinnenseite umgebördelt.



Die Seitenverkleidung des Fahrzeuges wurde der nachgearbeiteten Kotflügelkontur entsprechend angepaßt.

Hinweis

Sämtliche Karosserieänderungen sind ab Werk durchgeführt und müssen deshalb bei Unfallreparaturen berücksichtigt werden.

Anbauteile

Allgemeines

An jedem Fahrzeug ist serienmäßig ein AMG-Spoilersatz anmontiert. Er besteht aus folgenden Teilen:

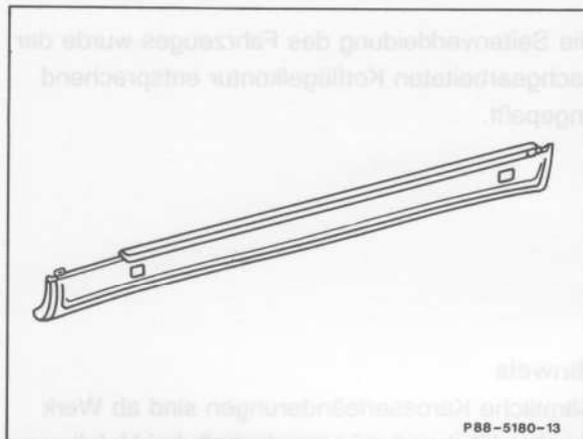
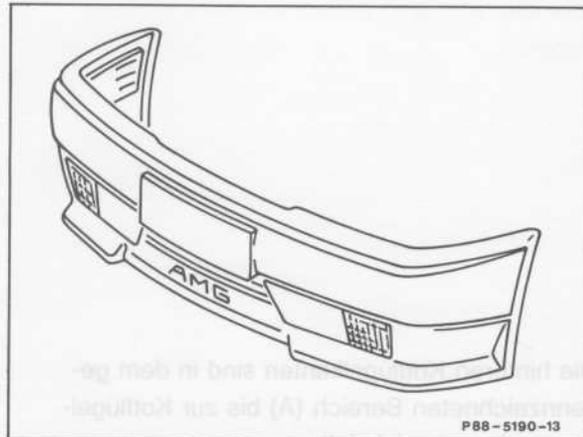
- Frontspoiler mit integrierten DE-Nebelscheinwerfern,
- Seitenschweller,
- Heckschürze,
- 3-teiliger Heckspoiler (auf Wunsch Entfall-SA).

Alle Anbauteile sind in Wagenfarbe lackiert.

AMG Frontspoiler mit integrierten DE-Nebelscheinwerfern

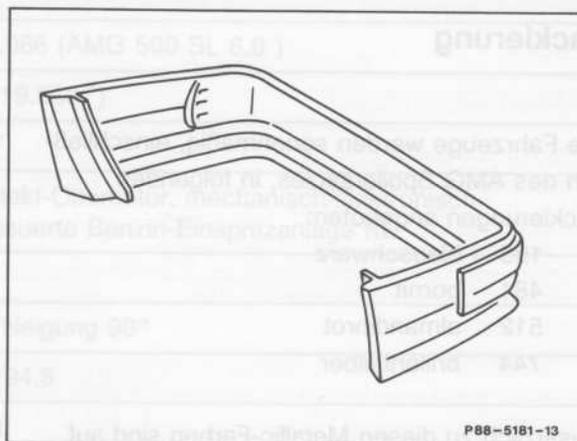


AMG Seitenschweller



AMG Heckschürze

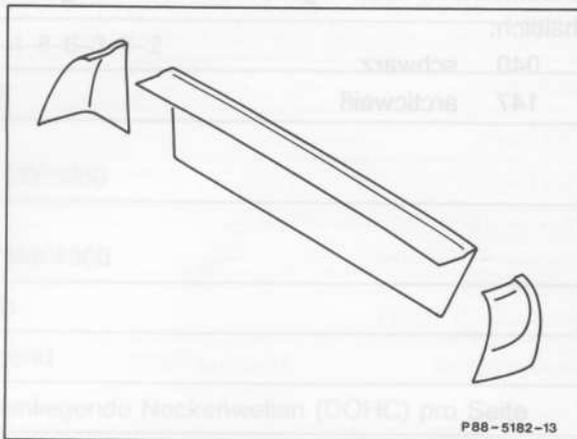
Typ	190 (AMG 500 SL 6.0)
Motor	M 1
Ausführung	TA
Arbeitsverfahren	Verfahren
Zylinderzeit	2
Zylinderanordnung	V8, Neigung 90°
Bohrung/Hub	mm 100/74,5
Gesamthubraum	cm³ 595



P88-5181-13

Dreiteiliger AMG-Heckspoiler

Zündfolge	1-2-4-3-5-6-7-8
Höchstfrequenz	18000 U/min
Nennleistung nach SAE/JSAE EWD	150 kW bei 5500 U/min
Nennleistung nach DIN 15150 EWD	140 kW bei 5500 U/min
Nennleistung max. nach DIN 15150 EWD	150 kW bei 5500 U/min
Nm bei	250 Nm bei 2500 U/min
Kurbelwellenlager (Mehrwahlverfahren)	5
Ventilanordnung	ventil
Nockenwellenanordnung	2 überlegende Nockenwellen (DOHC) pro Seite
Ölkühlung	Luft-Kühler
Kühlung	Überdruck-Flüssigkeitskühlung, Kühlmittelumlauf durch Pumpe, Thermostat mit Kurzschlußflügel
Lüfter	Leuchtmotorkühler mit Visco-Lüfterkopplung
Schmierung	Öldrucklaufschmierung durch Zahnradpumpe
Ölfiler	Rezeptormöller
Luftfilter	Trockenluftfilter mit Papierpatrone



P88-5182-13

*1. Bild zeigt die Halbaussenansicht auf Seite 1

Anbauteile

Lackierung

Allgemeines

Die Fahrzeuge werden serienmäßig, einschließlich des AMG Spoilersatzes, in folgenden Lackierungen angeboten:

- 199 blauschwarz
- 481 bornit
- 512 almandinrot
- 744 brillantsilber

Zusätzlich zu diesen Metallic-Farben sind auf Kundenwunsch noch folgende Uni-Lackierungen erhältlich:

- 040 schwarz
- 147 arcticweiß

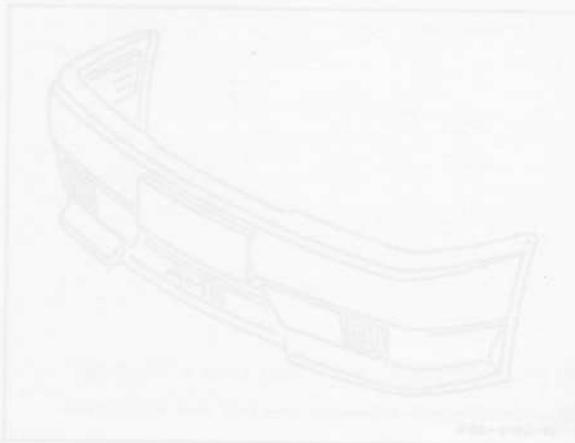
AMG Frontspoiler mit integrierten DE-Nobelschulldämpfern



9-009-004

AMG Heckspoiler

Dreiteiler AMG-Heckspoiler



9-009-005

AMG Seitenschweller



9-009-006

Technische Daten

Motor	
Typ	129.066 (AMG 500 SL 6.0)
Motor	M 119.960 ¹⁾
Ausführung	KAT
Arbeitsverfahren	Viertakt-Ottomotor, mechanisch/elektronisch gesteuerte Benzin-Einspritzanlage KE
Zylinderzahl	8
Zylinderanordnung	V8, Neigung 90°
Bohrung/Hub	mm 100/94,8
Gesamthubraum effektiv	cm ³ 5956
Verdichtung	ϵ 10,0
Zündfolge	1-5-4-8-6-3-7-2
Höchst Drehzahl	1/min 6000
Nennleistung nach 88/195 EWG kW bei	1/min 275 kW/5250
Nennmoment max. nach 88/195 EWG Nm bei	1/min 550 Nm/4000
Kurbelwellenlager (Mehrstoffgleitlager)	5fach
Ventilanordnung	hängend
Nockenwellenanordnung	2 obenliegende Nockenwellen (DOHC) pro Seite
Ölkühlung	Luft-Ölkühler
Kühlung	Überdruck-Flüssigkeitskühlung, Kühlmittelumlauf durch Pumpe, Thermostat mit Kurzschlußsteller
Lüfter	Leichtmetalllüfter mit Visco-Lüfterkupplung
Schmierung	Öldruckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe
Ölfilter	Hauptstromfilter
Luftfilter	Trockenluftfilter mit Papierpatrone

¹⁾ Basismotor für Hubraumvergrößerung auf 6,0 l.

Gewichte	
Fahrzeug-Gesamtwicht	kg 1880
Zusätzliches Gesamtgewicht	kg 250
Zusätzliche Achslast vorn/hinten	kg 1070/120

Fahrleistungen (bei Besetzung mit zwei Personen)

Getriebe	automatisch		
Hinterachsübersetzung	i =	2,65	
Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen	1. Gang	km/h	68
	2. Gang	km/h	117
	3. Gang	km/h	183
	4. Gang	km/h	250
Beschleunigung mit Durchschalten 0–100 km/h	s ± 7% ¹⁾	5,8	

¹⁾ Der Bereich ± 7% umfaßt nicht nur die Streuung infolge der zulässigen Motorleistungs-Toleranz, sondern auch die möglicherweise von den Reifen ausgehenden, zulässigen Abweichungen.

Verbrauchswerte und Betriebsbedingungen

Stadtzyklus	l/100 km	18,0
90 km/h	l/100 km	11,0
120 km/h	l/100 km	13,0
Motorölverbrauch	l/1000 km	1,5–2,0
Kraftstoffart (nach DIN 51 607)	Super (Premium) bleifrei	
Klopffestigkeit	Mindest-ROZ	95
	Mindest-MOZ	85

Abmessungen

Fahrzeuglänge	mm	4470	
Fahrzeugbreite	mm	1812	
Fahrzeughöhe, fahrfertig (mit Hardtop)	mm	1282	
Radstand	mm	2515	
Spurweite	vorn	mm	1567
	hinten	mm	1557
Wendekreis-Mindestdurchmesser	m	10,75	

Gewichte

Fahrzeug-Leergewicht	kg	1850
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	2240
Zulässige Achslast vorn/hinten	kg	1070/1190

Betriebsstoffe und Füllmengen in ca. Liter

Kraftstoffbehälter/ Reserve			80/10
Motor	Bei Öl- und Filterwechsel	Motorenöl	7,0 bis auf Mitte zwischen Min.- und Max.- Markierung auf Ölmeßstab auffüllen
Kühlsystem mit Heizung		Kühlmittel Blatt-Nr. 310 ¹⁾	13,0
Bremsanlage		Bremsflüssigkeit Blatt-Nr. 331 ¹⁾	0,53
Automatisches Getriebe	Neubefüllung	Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF), Blatt-Nr. 236.6/7 ¹⁾	8,6
	Ölwechsel	Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF), Blatt-Nr. 236.6/7 ¹⁾	7,7
Ölbehälter ADS			1,5
Hinterachse			1,1
Servo-Lenkung			0,6

¹⁾ Betriebsstoff-Vorschriften.

