

Mercedes Clase C 220 BT



EL MERCEDES CLASE C 220 BLUETEC (2014) ES UNA BERLINA DE CUATRO PUERTAS, 4,69 METROS DE LONGITUD Y 1,81 DE ANCHURA, 9,5 Y 4,0 CM MÁS QUE EL MODELO ANTERIOR, RESPECTIVAMENTE. ESTA NUEVA GENERACIÓN (SERIE W 205), GRACIAS A LA **CONSTRUCCIÓN HÍBRIDA DE SU CARROCERÍA, ES 100 KG MÁS LIGERA** QUE UNA CONVENCIONAL DE ACERO

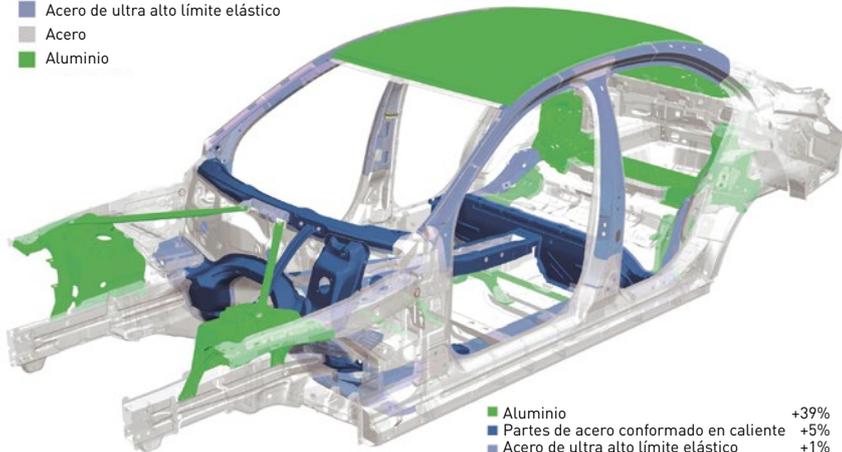
La base es un habitáculo indeformable de seguridad de alta resistencia, compuesto de chapas de aceros ultrarresistentes de diferentes espesores y con dos zonas de

deformación, calculadas en función del esfuerzo elegido. La mayor reducción de masa ha sido posible al sustituir el acero por piezas de fundición de aluminio en partes de la estructura, y por aluminio estampado en elementos exteriores de la carrocería.

Otras de las partes en las que se emplea este material son el capó, las aletas delanteras, las puertas, el techo y la tapa del maletero. El uso total de aluminio en la anterior generación de la Clase C era de un 9%, mientras que en ésta es de un 48%. Con relación al comportamiento de la carrocería, el fabricante ha tenido en cuenta que, en caso de accidente, el vehículo no se detenga bruscamente, sino de forma progresiva, para no transmitir deceleraciones altas a los ocupantes. Para ello, diseña carrocerías deformables pero, a su vez, suficientemente resistentes. Para

Composición de la carrocería, híbrida

- Acero de ultra alto límite elástico conformado en caliente
- Acero de ultra alto límite elástico
- Acero
- Aluminio



■ Aluminio +39%
 ■ Partes de acero conformado en caliente +5%
 ■ Acero de ultra alto límite elástico +1%



- 1. 2 tornillos al soporte del absorbedor izquierdo
- 2. 2 tornillos al soporte del absorbedor derecho

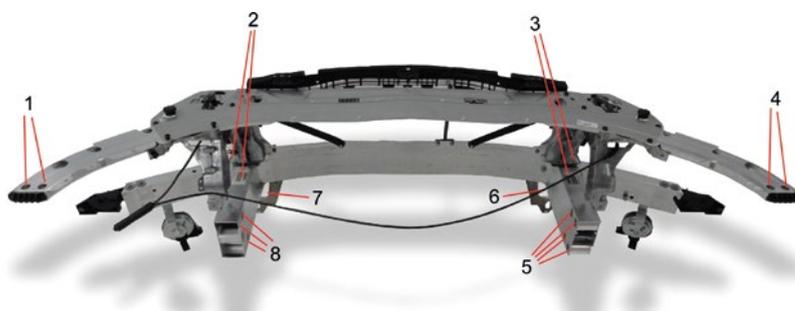
► Travesía de protección y soporte del absorbedor

una deformación programada, incorpora en las partes frontal y posterior del vehículo unas traviesas, dispuestas en la carrocería de forma transversal.

En la parte delantera, la Clase C de Mercedes monta una travesía de protección, también fabricada en aluminio de 2,5 mm de espesor, unida a los largueros mediante dos absorbedores que minimizan los daños, tanto de la propia carrocería como de los ocupantes. Otro elemento de aluminio de 2 mm es el frente delantero, siguiendo esta política de ahorro de peso.

Identificación

El número de bastidor o VIN, que identifica las características del vehículo, se encuentra, debidamente codificado, en dos puntos de la carrocería. El primero de ellos puede verse troquelado en el piso de habitáculo, debajo de la alfombrilla del asiento del acompañante; el otro, en la placa del constructor, en el pilar B de la carrocería.



- 1. 2 tornillos al pase de ruedas izquierdo
- 2. 2 tornillos al soporte izquierdo del radiador
- 3. 2 tornillos al soporte derecho del radiador
- 4. 2 tornillos al pase de ruedas derecho
- 5. 4 tornillos al larguero derecho
- 6. 1 tornillo al larguero de peatón derecho
- 7. 1 tornillo al larguero de peatón izquierdo
- 8. 3 tornillos al larguero izquierdo

► Frente delantero



EL NUEVO MODELO ES MÁS GRANDE, AMPLIO Y PESA 100 KG MENOS QUE LA ANTERIOR VERSIÓN, GRACIAS AL ALUMINIO



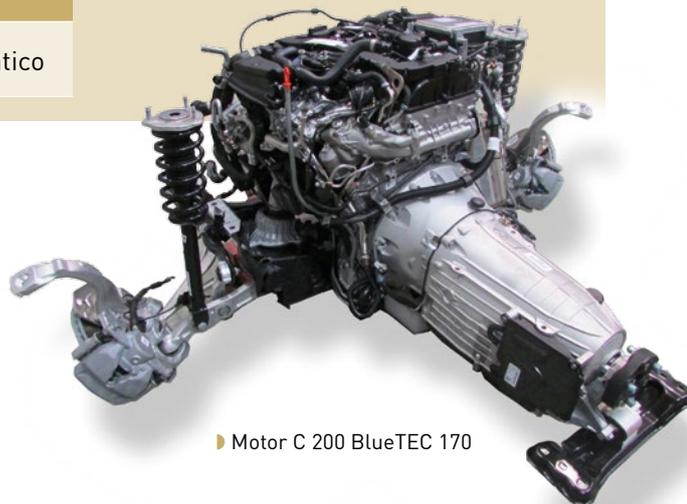
Gasolina			Diesel		
Versión	CV	Cambio	Versión	CV	Cambio
C 180	156	Manual/ Automático	C 200 BlueTEC	170	Manual/ Automático
C 200	184	Manual/ Automático	C 250 BlueTEC	204	Automático
C 250	211	Automático	C 250 BlueTEC 4MATIC	204	Automático
Híbrido					
C 300 BlueTEC HYBRID	231	Automático			

Motorización

Aunque este nuevo Clase C está disponible con una amplia gama de motores; la unidad del Clase C 220 BlueTEC que hemos estudiado tiene 170 CV y cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC PLUS. El C 220 BlueTEC apenas emite óxidos de nitrógeno, se eliminan en su mayoría durante la depuración de los gases de escape. Ésta es la tarea de la técnica denominada *Reducción Catalítica Selectiva*, SCR.

Todos los motores tienen un sistema automático de parada y arranque en las detenciones (*Stop&Start*) y cumplen la normativa europea de emisiones Euro VI, reglamento de la Unión Europea que establece normas sobre los límites de emisiones para vehículos referente a partículas y óxidos de nitrógeno; su aplicación supone que los coches diésel sean tan limpios como los de gasolina. Desde el 1 de enero de 2015, todos los vehículos nuevos que se venden en los países miembros deben cumplir los límites Euro VI.

► C220 BlueTEC



► Motor C 200 BlueTEC 170

La unidad que hemos probado emite 102 (gr/km) de CO₂ gracias también al sistema *Air Blue* que monta el fabricante. Las versiones C 180, C 200 y C 200 BlueTEC montan de serie una caja de cambios manual de seis velocidades y, opcionalmente, una automática de siete. Este cambio automático es de serie en el resto de versiones.

Suspensiones

En el Clase C, las mecánicas se pueden combinar con cuatro tipos de suspensiones, tres con muelles helicoidales y una con muelles neumáticos. En este modelo, la suspensión delantera es independiente y de tipo multibrazo en el eje delantero y trasero, con cuatro y cinco brazos, respectivamente. El sistema de muelles helicoidales *Agility Control* incluye un tren de rodaje deportivo, que permite acercar la carrocería 15 mm más al suelo, con unos muelles y amortiguadores más duros).

Acabados

El listado de equipamiento, tanto de serie como opcional en los Mercedes Clase C, es muy abundante y puede incluir elementos





► Cuadro de instrumentos y consola central



► Mediciones efectuadas en CESVIMAP

de confort y de seguridad y asistencia a la conducción. Por tanto, la configuración del salpicadero cambia sensiblemente en función del tipo de cambio de marchas y equipamiento elegidos.

Un ejemplo es la pantalla de la consola central, que tiene un tamaño de 8,4 pulgadas, con el sistema *Comand Online*, que puede ser manipulada mediante una ruleta, un panel táctil y unos botones alrededor de ambos mandos. Todos ellos permiten navegar por los distintos menús; por ejemplo, introducir la dirección en el navegador o realizar la programación de confort del vehículo.

Interior

El Clase C dispone de tres tipos de asientos delanteros, en cuanto al apoyo que proporcionan al cuerpo: los de serie, los deportivos y los confort. El vehículo analizado en CESVIMAP tiene regulación lumbar y reposacabezas con doble regulación en altura y distancia a la cabeza, es fácil colocarlos en la posición adecuada.

El maletero posee un volumen de 480 litros, 5 más que la generación anterior. Su fondo es prácticamente plano, lo que, en principio, facilita su carga, salvo porque en la parte más alejada hay una pequeña rampa que lo puede complicar. La tapa del maletero tiene un sistema que la abre remotamente, desde la puerta del conductor o desde el mando a distancia.

Seguridad

Entre el abundante equipamiento de seguridad que incluye este modelo destacamos un ejemplo significativo, con los siguientes elementos:

- Los sistemas *Pre-Safe Brake* y *Collision Prevention Assist Plus* evitan una colisión o disminuyen sus efectos; ante vehículos o peatones, actúan sobre los frenos si el conductor no lo hace a tiempo. Tienen capacidad para detener el vehículo por completo si la velocidad es inferior a 50 km/h.
- Con la función *Distronic Plus*, el coche está habilitado para frenar, acelerar y



EL LISTADO DE EQUIPAMIENTO, DE SERIE Y OPCIONAL, ES TAN ABUNDANTE QUE CONDICIONA LA CONFIGURACIÓN DEL SALPICADERO



► Sistema de vigilancia del entorno del C220





► Crash test en CESVIMAP

El Mercedes Clase C se ha sometido al **Crash Test RCAR** (Research Council for Automobile Repairs) en CESVIMAP

mover el volante de forma autónoma para seguir al vehículo que circule delante y sin salirse de las líneas de delimitación del carril. Funciona hasta 60 km/h y su asistencia evita gran número de accidentes; es muy útil con tráfico denso.

- Con el LED *Intelligent Light System* los faros emplean leds para las funciones de corto y largo alcance, con capacidad de giro para iluminar mejor las curvas.
- La ayuda activa para aparcar se denomina *Parktronic*. Facilita tanto la búsqueda de estacionamiento como la maniobra de aparcamiento en línea y en batería. Este equipo dirige automáticamente el vehículo al hueco y asume el accionamiento del volante y de los frenos. Si circula a una velocidad inferior a 30 km/h, el sistema comunica automáticamente que ha encontrado un hueco adecuado; si el conductor acopla la marcha atrás y confirma su deseo de aparcar, la ayuda activa dirige los movimientos del volante de forma autónoma. El conductor se limita a accionar el acelerador y el freno; la maniobra de aparcamiento finaliza al cabo de, como máximo, siete movimientos.
- El paquete de control de carril es la combinación de control del ángulo muerto más el detector de cambio de carril; supone un incremento doble

de la seguridad. Los sistemas pueden advertir al conductor con señales ópticas y acústicas de la presencia de vehículos en el ángulo muerto, y llamar su atención mediante vibraciones periódicas en el volante si el vehículo corre peligro de salirse de su carril.

- El sistema de reconocimiento de voz *Linguatronic*, entre otras muchas cosas, permite introducir una dirección en el navegador, elegir una emisora de radio o un número telefónico. Un elemento muy interesante de cara a evitar distracciones.
- El asiento del pasajero tiene un sensor que detecta cuándo se instala sobre él una silla infantil y desconecta automáticamente el airbag; lo vuelve a conectar cuando se retira la silla ■

► LED Intelligent Light System



PARA SABER MÁS

- ✉ Área de Carrocería
carroceria@cesvimap.com
- 🌐 Mercedes-Benz
<https://www.mercedes-benz.com>
- 📖 Ceviteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP. www.cesvimap.com
- 🌐 www.revistacesvimap.com
- 🐦 @revistacesvimap