

DISEÑO	★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★

SEGURIDAD es palabra clave en Mercedes. No vamos a descubrir ahora lo que ha hecho la marca para proteger a los ocupantes de sus vehículos, no sólo turismos sino también vehículos industriales, durante toda su existencia. Y en la nueva Serie C, como era de esperar, vuelve a la carga. Entre todas las mejoras introducidas cabe destacar el nuevo chasis, más resistente que el del anterior 190. Los ingenieros de Mercedes han conseguido que la energía de choque, cuando se produce un impacto, se transmita al lado opuesto de la colisión. Se trata de un sistema de protección integral logrado, entre otras cosas, por el diseño del chasis con el túnel central montado por separado y a base de chapas muy rígidas a la flexión y refuerzos y travesaños laterales muy robustos. ¿Cuál es el principal inconveniente? Está claro que el peso. El modelo más pequeño de Mercedes



VIRTUDES

Comportamiento
Calidad de acabado
Confort de marcha

MERCEDES C 180

PRECIO: 3.695.000 PTAS.

Equipamiento de serie
Opciones caras
Recuperaciones mediocres

DEFECTOS



A FONDO

Mercedes C 180

LA SEGURIDAD DEL LIDER

Más grande, más seguro y también más caro es el nuevo Mercedes C 180 respecto al anterior 190. El modelo más pequeño y menos potente de la marca de la estrella ofrece un confort de marcha, una calidad de acabado y una seguridad activa y pasiva de primera línea, a costa de un equipamiento de serie poco completo y unas prestaciones discretas.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.799 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85,3 mm. Carrera: 78,7 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 122 CV (90 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 17,3 mkg (170 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Sistema de inyección electrónica multipunto (P-Motronic). Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague, monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,9 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,74 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: de serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente, con barras de torsión, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: independiente de tipo multibrazo, muelles helicoidales y amortiguadores de gas.

RUEDAS

Neumáticos: 185/65 R 15. Llantas de chapa de 6,0 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.350 kilos. Capacidad del depósito: 62 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,9 km/h de promedio **12,0**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **7,3**

En conducción rápida **13,6**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **8,6**

A 140 km/h de crucero **10,2**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **10,2**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **560**

A FONDO

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **193,5**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **18,1**

1.000 m salida parada **33,2**

De 0 a 100 km/h **12,3**

Recorriendo (metros) **213**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **20,9**

400 m desde 40 km/h en 5ª **24,0**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **38,9**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **44,1**

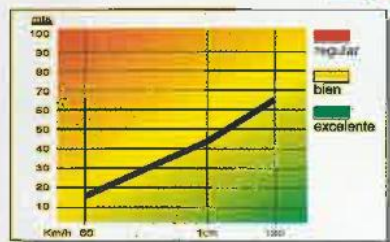
De 80 a 120 km/h en 4ª **15,6**

recorriendo (metros) **270**

De 80 a 120 km/h en 5ª **24,5**

recorriendo (metros) **424**

FRENOS

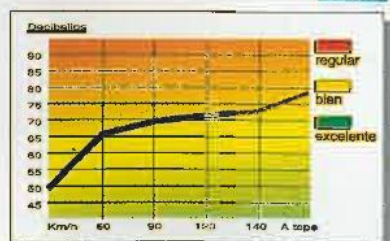


A 60 Km/h: **14,3**

A 100 Km/h: **43,5**

A 120 Km/h: **65,3**

SONORIDAD



Al ralentí: **49,3**

A 60 Km/h: **65,2**

A 90 Km/h: **69,3**

A 120 Km/h: **71,0**

A 140K m/h: **73,9**

A Tope: **78,8**

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mercedes Benz España, S.A. c/ José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.



MÁS VÁLVULAS

El nuevo motor del C 180 dispone de una culata de cuatro válvulas por cilindro. La estabilidad es una de las notas con sobresaliente. El asiento se puede regular en altura.



LÍNEA MODERNA
La carrocería del nuevo modelo de la estrella es mucho más actual que la del 190.

arroja en la báscula una cifra superior a los 1.400 kilos con dos personas, sin duda un dato muy elevado si tenemos en cuenta el segmento donde se encuadra. La consecuencia inmediata es una pérdida de prestaciones, sobre todo a la hora de recuperarse en marchas largas, porque los 122 caballos del nuevo motor se quedan «cortos» para un conductor exigente.

El nuevo Mercedes de la Serie C mantiene, lógicamente, la clásica li-



nea de la marca, pero el diseño es mucho más actual y moderno que el del anterior 190. Destacan los grupos ópticos delanteros y pilotos traseros, similares a los de la Serie S, y una carrocería más en cuña que la del modelo precedente. Además, si en el 190 era criticable la habitabilidad trasera, dicho defecto queda subsanado en el nuevo. El C 180 es más largo y ancho y con mayor distancia entre ejes que el Mercedes que sustituye. En cifras, la ganancia

se traduce entre algo más de dos y casi cuatro centímetros, aunque donde más se aprecia el incremento de habitabilidad es en las plazas posteriores. Dos pasajeros de 1,80 metros de estatura van cómodamente sentados con la espalda pegada por completo al respaldo del asiento trasero, sin que la cabeza toque el techo, y con un generoso espacio para los pies; el que se sienta en el centro tiene que «soportar» el túnel de la transmisión al tratarse de un

tracción trasera. El maletero admite un mayor número de bultos respecto al del 190 (la capacidad ha aumentado a 430 litros) y existe la posibilidad de abatir el respaldo de los asientos traseros por mitades asimétricas, si bien en esta versión es opcional. La rueda de repuesto, obligado quitar todo el equipaje para extraerla, es del tipo de emergencia.

Si hay algo que destaca en el interior del nuevo Mercedes es precisamente el acabado y la calidad de

CALIDAD COMO NORMA
 No es extraño afirmar que el acabado y ajuste de materiales del nuevo Mercedes es de primera fila. De serie incorpora el sistema de seguridad airbag.



SIMILAR INSTRUMENTACIÓN
 El cuadro de instrumentos es muy parecido al del 190 y sólo varía el cuentakilómetros digital. La habitabilidad trasera ha mejorado mucho respecto a la del 190.



materiales empleados. Sí es cierto que utiliza mucho plástico en zonas como la guantera o la consola central, que no es nada beneficioso para un coche de la talla del nuevo Mercedes, pero otros detalles como el perfecto ajuste de las distintas piezas del salpicadero u otros, por ejemplo, cómo se cierran las puertas, es digno de mención aunque tampoco sorprenden tratándose de un turismo del emblema de la estrella de tres puntas.

En esta nueva gama el fabricante

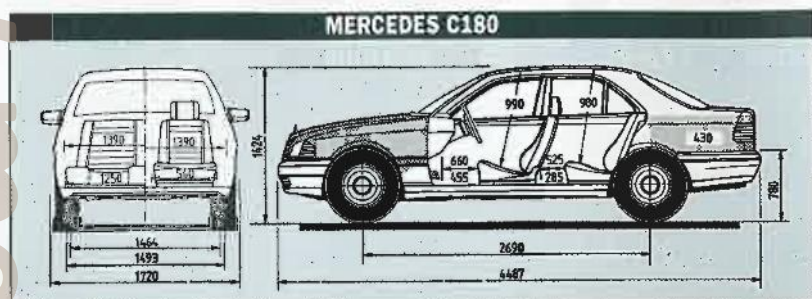
germano ha introducido algunos cambios en el equipamiento y la mayoría de las versiones se pueden adquirir con cuatro terminaciones diferentes, que denomina *Classic*, *Elegance*, *Esprit*, y *Sport*. El modelo probado es el más barato (*Classic*) y con el menor número de detalles lujosos. Como en el resto de sus hermanos, el equipamiento de serie sólo incluye elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, sistema de seguridad *airbag* y retrovisores exteriores regulables de forma

eléctrica, es decir, digno de criticar. Se puede completar con dos tipos de aire acondicionado, llantas de aleación ligera, alarma antirrobo, elevalunas eléctricos traseros, *airbag* para acompañante y un largo etcétera, pero el precio inicial de casi 3.700.000 pesetas se convierte al menos (aire acondicionado, mínimo) en 4.100.000 pesetas. Un valor demasiado elevado, si lo comparamos con la competencia. Habrá que acogerse a algunas de las ofertas del importador (en el 190 se regalaba el

EQUIPAMIENTO



El coche lleva de serie elevalunas eléctricos en las puertas delanteras, cierre centralizado de puertas, retrovisores exteriores regulables de forma eléctrica, asiento del conductor regulable en altura y sistema de seguridad *airbag*. En el aspecto mecánico, dirección asistida y sistema antibloqueo de frenos (ABS).



FRETE A SUS RIVALES

Pocos o más bien ninguno son los competidores del nuevo Mercedes 180 de la Serie C. Sí hay varios que se pueden comparar por tipo de carrocería y motor, pero no son tan caros como el modelo de la estrella. Hay que tener en cuenta que el coche cuesta (con aire acondicionado incluido) unos 4.100.000 pesetas, una cifra demasiado elevada para sólo 122 caballos de potencia. Esos posibles rivales son el Audi 80, BMW 318i y Toyota Carina, aunque claramente más baratos y mejor equipados de serie. La exclusividad de tener un Mercedes está claro que se paga.

OPCIONES

Saco para esquíes, 48.384 ptas. Maletero variable (1/3:2/3) con apoyabrazos central trasero abatible y anclajes para carga, 74.880 ptas. *Airbag* para acompañante, 192.896 ptas. Filtro de partículas, 28.800 ptas. Consola central bajo el tablero de instrumentos con compartimento para casete, 9.216 ptas. Techo corredizo eléctrico, 222.080 ptas.; techo corredizo eléctrico de cristal, 267.264 ptas. Dos apoyacabezas traseros, 50.176 ptas. Volante regulable, 28.800 ptas. Chapa de protección interior, 18.944 ptas. Persiana enrollable eléctrica para ventana trasera, 70.144 ptas. Alarma antirrobo, 108.288 ptas. Reposacabezas delantero central, 36.480 ptas. Aire acondicionado (incluye filtro de partículas), 389.760 ptas. Aire acondicionado automático (incluye filtro de partículas), 511.104 ptas. Cuatro alzacristales eléctricos, 81.664 ptas. Luces de salida en puertas, 11.520 ptas. Tren de rodaje deportivo con llantas de aleación de cinco orificios, 335.872 ptas. Anclaje de la carga, 13.824 ptas. Equipo de sonido *sound system*, 178.816 ptas. Cambiadiscos CD en maletero, 126.720 ptas. Cerradura con telemando por infrarrojos, 97.792 ptas. Seguro adicional en la tapa del maletero, 19.456 ptas. Equipamiento Elegance, 233.856 ptas.

impuesto de matriculación) para que el precio sea competitivo, aunque dudamos que las haya.

En el interior, la instrumentación es similar a la del 190, con la única modificación del cuentakilómetros digital. En el velocímetro están colocadas cuatro marcas, como en algunos coches antiguos, para hacernos una idea de hasta qué velocidad se pueden apurar las marchas. En cuanto a los asientos, se han diseñado para que el cuerpo aguante sin cansancio el mayor número posible

de kilómetros y el sistema de desplazamiento, que incluye la regulación de la banqueta en altura, se hace de forma escalonada y cada vez que se acciona la palanca el asiento se desplaza algo más de tres centímetros para evitar un movimiento brusco. Aunque la guantera no es muy grande, el nuevo Mercedes C 180 dispone de un hueco de grandes dimensiones, situado entre los asientos delanteros, para dejar todos esos objetos pequeños que nos molestan en los bolsillos, y desde

luego que caben todos (monedas, mechero, tabaco, cartera, etc).

La base del motor del C 180 es la del 190 1.8. Esto es, el grupo propulsor de cuatro cilindros alimentado por inyección electrónica y 1.800 centímetros cúbicos. La diferencia radica en la nueva culata de cuatro válvulas por cilindro que incrementa la potencia de 109 a 122 caballos. Otra de las mejoras de este motor de 16 válvulas es una pequeña disminución del consumo a velocidades estabilizadas pero en cifras poco significativas. Lo que está claro es que el ya comentado aumento de peso del vehículo perjudica las recuperaciones.

Otro apartado que varía en el nue-



vo C 180 es la suspensión. Mantiene el eje trasero multibrazo ya empleado en el 190 y es novedad la suspensión delantera con distinta convergencia que mejora la estabilidad y reduce el desgaste de los neumáticos. Los frenos son de disco, con ABS de serie, y proporcionan unas buenas distancias de frenado. La dirección es asistida, muy suave en parado, pero esas tres vueltas y media de volante para girar las ruedas entre extremos es un dato un poco alto.

Aparte de lo ya comentado, el Mercedes C 180 destaca por el comportamiento. Se ha logrado un excelente compromiso entre confort de suspensión y estabilidad y el confort de marcha es excelente. La estabilidad, gracias sobre todo al eje trasero multibrazo, no merece la menor crítica.

Javier Gutiérrez

Fotos: José Antonio Díaz

COMO EN LA SERIE S
Los pilotos traseros son similares a los empleados en la gama alta del fabricante germano. La capacidad del maletero admite más equipajes. Las llantas de aleación no son de serie.