

Test: Mercedes C280

En la línea

La Clase C supone un importante salto cualitativo con respecto a la Serie 190. Hasta la llegada del deportivo C36, el 280 representa la máxima expresión de la nueva gama pequeña de Mercedes. Con un potente seis cilindros de 193 CV y un comportamiento impecable, esta dinámica berlina hace honor, en todos los aspectos, al inigualable prestigio de la marca de la estrella.



www.mercedesclasicos.com

de fuego





Llamada a sustituir a la Serie 190, la nueva Clase C ofrece una importante cantidad de mejoras. El pequeño de los Mercedes no sólo ha crecido en tamaño, sino que ha evolucionado también en tecnología, seguridad, equipamiento, rendimiento de sus propulsores, respeto al medio ambiente y habitabilidad.

Estéticamente, el C280 se diferencia claramente del 190. Su diseño es mucho más compacto. Los faros delanteros toman unas formas más redondeadas, mientras que la parrilla va ahora enmarcada, siguiendo la tendencia marcada por la Clase S. Las líneas, en general, son más suaves, lo que ha permitido rebajar el coeficiente Cx a menos de 0,32. Aunque parece más pequeña, la carrocería ha ganado en tamaño, con el fin de permitir la ampliación del espacio en las plazas traseras (talón de

Aquiles del 190). El C280 es casi 4 cm más largo y 3 más alto y ancho. La distancia entre ejes también ha crecido (2,5 cm), lo que ha permitido ampliar el habitáculo y albergar unos catalizadores de mayor tamaño. Y es que, la nueva Clase C también resulta más ecológica. Prueba de ello es que se ha eliminado el uso de CFC en el aire acondicionado y todos los plásticos empleados en su construcción son reciclables.

En la realización de la carrocería se ha perseguido obtener un mayor grado de seguridad en caso de impacto. Para ello, la proporción de chapa de gran resistencia se ha aumentado en un 20 por ciento. Su base estructural es el túnel de transmisión, contando con cuatro puentes transversales que confieren una gran rigidez al conjunto. Siguiendo esa tendencia, tan de moda hoy día,





Líneas suavizadas para alcanzar un coeficiente Cx de menos de 0,32 en este C280. Una de las principales innovaciones estéticas es la parrilla enmarcada. Existe la posibilidad de equiparlo con un «kit» de carrocería AMG, que le confiere un aire mucho más deportivo.



la nueva Clase C cuenta con airbag para el conductor de serie y, en opción, para el acompañante.

Uno de los puntos más sobresalientes de esta versión se esconde bajo el capó delantero. El seis cilindros en línea de 2.8 litros y distribución multiválvulas ofrece un rendimiento excelente. La potencia se sitúa en 193 CV (aunque las dos unidades probadas arrojaron en banco cifras ligeramente superiores) y el par máximo en 27.6 mkg a 3.750 rpm. Con

el fin de evitar los típicos problemas de rendimiento en baja, el seis cilindros de Mercedes cuenta con un colector de admisión de resonancia variable. Este tiene una compuerta de mando neumático que reduce a la mitad el volumen del colector de admisión de cada cilindro y divide el aire aspirado en dos bloques, cada uno de ellos para tres cilindros, convirtiendo, desde el punto de vista de la admisión, el seis cilindros en dos unidades de tres cilindros. De esta forma, se produce una sobrealimentación a bajo régimen, lo que se traduce en un par motor superior desde el ralentí. A partir de 4.000 rpm el colector de admisión variable vuelve a cambiar a seis cilindros. Este sistema, unido a la regulación variable del árbol de levas, permite contar con una curva de par muy uniforme. Tampoco se ha mostrado muy bebedor,

www.mercedesclasicos.com quedándose por debajo de los 10 litros/100 km en ambas versiones (cambio manual o automático) y en poco más de 15 cuando se rueda al límite, algo que hay que elogiar si tenemos en cuenta su peso y su elevado nivel prestacional.

Mostrando una vez más su gran capacidad de producción, Mercedes presenta el nuevo C280 con cuatro tipos de terminación: Clásica, Esprit, Elegance y Sport que, combinadas con el gran nú-

rasgos que le distinguen. Pero sin lugar a dudas, la más llamativa es la versión Sport, que cuenta con el «kit» de suspensión deportiva, llantas de aleación de 15" y un interior claramente diferenciado del resto, con asientos y volante deportivos y guarniciones en aluminio anodizado. En todo caso, una vez elegida una de las cuatro variantes ofrecidas por la firma de la estrella, el trabajo no habrá terminado para el comprador, puesto que a

cualquiera de ellas se le pueden incorporar un gran número de opciones, entre las que destacan la caja de cambios automática de cuatro velocidades (la de cinco estará disponible en un futuro no muy lejano).

Para la realización de este test AUTOMOVIL contó con dos unidades del C280, una de ellas en versión Sport y con el «kit» de carrocería AMG y otra en la variante Elegance, dotada igualmente de suspensión deportiva y



mero de opciones disponibles, permiten adaptar el vehículo al gusto de cada consumidor. La versión Esprit está dirigida a los más jóvenes y cuenta con un tren de rodaje 20 mm más bajo que en las versiones Clásica o Elegance y tapizados en colores vivos. En el Elegance se cuenta con faldones delantero y trasero, mientras que las bandas laterales están pintadas en los mismos colores que la carrocería. En el interior, las guarniciones de madera Zebrano en puertas y consola central, revestimientos de plástico en el mismo color que la tapicería y elevallunas delanteros y traseros son algunos de los





del rápido y efectivo cambio automático de cuatro velocidades. Ambos resultan cómodos y muy dinámicos, ofreciendo un notable equilibrio entre confort y eficacia rutera. La posición al volante es correcta y tan sólo destacar, para los más amigos de una conducción deportiva, la mejor sujeción con que

cuentan los asientos de la versión Sport, que a la vez son algo más duros. El cuadro de mandos permite una fácil lectura y el volante cuenta, en cualquiera de los casos, con un agradable tacto. En el puesto del acompañante, la guantera cede gran parte del espacio al compartimento del airbag,

mientras que las plazas traseras ofrecen ahora suficiente espacio para que puedan viajar con comodidad adultos de talla media, algo en lo que se ha mejorado mucho con respecto al modelo precedente.

En ruta, el C280 se revela como un ávido y agradable devorador de kilómetros. El propulsor empuja con decisión desde muy bajo régimen, haciendo la conducción aún más agradable, sin necesidad de andar recurriendo constantemente al cambio. Este, por cierto, en versión manual es algo más lento de lo deseado, aunque se encuentran con precisión todas las marchas y el tacto es bueno. En cuanto a los

desarrollos, tan sólo resaltar el salto existente entre 2ª y 3ª, mientras que la 5ª se queda algo corta, lo que se pone de manifiesto en el cuadro de prestaciones, donde se puede observar que con el cambio automático el C280 llegó a rozar los 230 km/h, mientras que en la versión con caja convencional no llegó a alcanzar los 226 km/h. La posibilidad de equiparlo con la caja automática no es, en absoluto, desdeñable. Y es que, el cambio automático de cuatro velocidades es una auténtica joya y su rapidez de respuesta incita a jugar constantemente con la palanca selectora, aunque en su posición D, en realidad, no precisaría de la in-

Los grupos ópticos son más estilizados. Con tres líneas de acabado y un sinfín de opciones, el Mercedes C280 adapta su habitáculo a casi todos los gustos. En la versión Sport, cuenta con asientos deportivos y terminaciones en aluminio anodizado.

Ficha técnica

C280 Manual

C280 Automático

MOTOR

Definición	De 6 cilindros en línea, delantero longitudinal.
Arquitectura	Bloque de fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre 7 apoyos.
Cilindrada	2.799 cc (89,9x73,5 mm).
Alimentación	Inyección electrónica controlada por microprocesador, con caudalímetro de aire por película caliente (HFM), sonda Lambda y catalizador de tres vías.
Distribución	Cuatro válvulas por cilindro en V a 45°, accionadas por empujadores hidráulicos a través de dos árboles de levas en cabeza, mandados por correa dentada.
Encendido	Electrónico programado integrado.
Refrigeración	Por líquido, con circuito hermético y electroventilador de mando termostático.
Compresión	10,0:1.
Potencia máxima	193 CV a 5.500 rpm.
Par máximo	27,6 mkg a 3.750 rpm.

TRANSMISION

Disposición motriz	Propulsión trasera con mecánica longitudinal y cambio en prolongación del cigüeñal.	
Embrague	Monodisco en seco	Convertidor hidráulico de par
Cambio	1ª, 3,86:1 (8,10 km/h)	1ª, 4,25:1 (9,41 km/h)
(relaciones	2ª, 2,18:1 (14,34 km/h)	2ª, 2,41:1 (16,59 km/h)
y	3ª, 1,38:1 (22,65 km/h)	3ª, 1,49:1 (26,83 km/h)
desarrollos	4ª, 1,00:1 (31,26 km/h)	4ª, 1,00:1 (39,97 km/h)
finales)	5ª, 0,80:1 (39,06 km/h)	—
Reducción del grupo	3,67:1 2,87:1	

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente, de doble triángulo, con resortes helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora de 27 mm Ø.
Suspensión trasera	Independiente de cinco brazos, con resortes helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora de 16 mm Ø.
Dirección	De circulación de bolas, asistida.
Diámetro del volante	390 mm
Diámetro de giro	10,74 m
Sistema de frenado	Doble circuito hidráulico con servofreno, delanteros de discos ventilados (284 mm Ø) y traseros de discos macizos (258 mm Ø), con ABS de serie.
Llantas	De aleación ligera, de 7"x15"
Neumáticos	Pirelli P-4000, de 205/60 WR15.

COTAS

Largo/ancho/alto	4.487/1.720/1.424 mm.	
Batalla	2.690 mm	
Vías (del/tras)	1.505/1.476 mm.	
Depósito	De 62 litros.	
Peso	1.490 kg (catálogo); 1.534 kg (real) 1.490 kg (catálogo); 1.494 kg (real)	
Reparto de peso	840/694 (54,75/45,25 por ciento).	820/674 (54,89/45,12 por ciento).



El seis cilindros en línea, con 3.0 litros, culata multiválvulas y 193 CV de potencia, se muestra sumamente agradable.

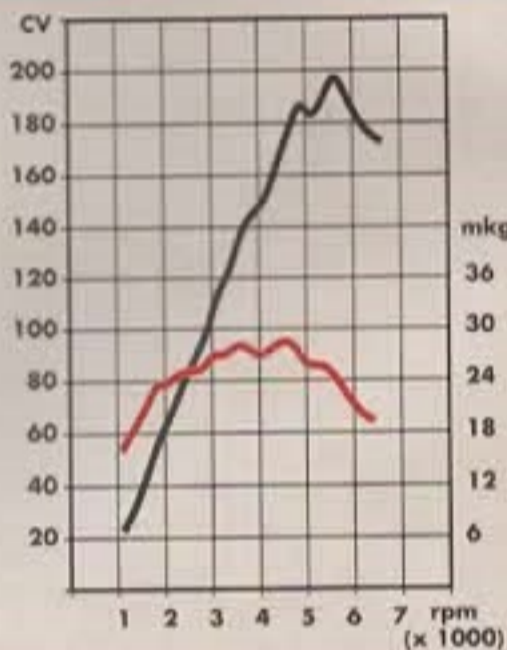
Banco de pruebas

POTENCIA MÁXIMA:

196,92 CV a 5.360 rpm
PAR MÁXIMO: 28,45 mkg a 4.670 rpm (manual).

REGIMEN MÁXIMO:

6.400 rpm
 El seis cilindros de Mercedes superó en el banco la potencia y el par anunciados. Gracias a su sofisticado sistema de admisión variable, el propulsor hace gala de una elasticidad impresionante, tirando desde muy bajo régimen.



Ficha comercial

PRECIO: 6.262.000 ptas., IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos; tasa de matriculación y seguro aparte.

LANZAMIENTO EN ESPAÑA: Junio de 1993

EQUIPAMIENTO DE SERIE

ABS, airbag para el conductor, dirección asistida, aire acondicionado, elevavinas eléctricos delanteros, cierre centralizado, cristales tintados, faros anti-niebla, espejos eléctricos antivaho, luneta trasera térmica, regulación de faros y asiento del conductor regulable en altura.

EQUIPAMIENTO OPCIONAL

Los modelos probados contaban con el «pack» Sport, en el caso del manual, que incluye el tren de rodaje deportivo, llantas de aleación de cinco tornillos, inserciones en aluminio, posabrazos trasero y asientos deportivos (496.788 ptas.) y con el «pack» Elegance en el caso del automático, que incluye volante y palanca de cambios en cuero, filtro de polvo, posabrazos abatible trasero, 4 elevavinas eléctricos e inserciones en madera (245.504 ptas.).

En la lista de opciones se ofrece también el airbag para el acompañante (202.496 ptas.), caja de cambios automática (323.456 ptas.), control antipatinamiento (427.136 ptas.), nivelador de suspensión (145.538 ptas.), «kit» AMG de carrocería (495.000 ptas.), regulador de velocidad (77.440 ptas.), climatización automática (127.360 ptas.), calefacción asientos delanteros (89.472 ptas.), techo solar eléctrico (233.216 ptas.), ASD (207.000 ptas.) volante regulable en altura (30.208 ptas.), limpiavafaros (61.824 ptas.), indicador de temperatura exterior (27.776 ptas.), tapicería de cuero (326.272 ptas.), regulación eléctrica del asiento del conductor (131.328 ptas.), regulación eléctrica de los dos asientos delanteros (262.656 ptas.), reposacabezas traseros (52.736 ptas.), radio Becker México (178.560 ptas.), radio Becker Europa (91.520 ptas.), cortina retráctil luna trasera (73.600 ptas.), dispositivo remolque (149.632 ptas.), mando de apertura de puertas a distancia (102.656 ptas.), antirrobo con alarma (113.664 ptas.), bolsa portaesquis (50.816 ptas.), calefacción independiente (282.112 ptas.), pintura metalizada (145.536 ptas.). Además, y aunque no se haya elegido la versión con «pack» Sport, cualquiera de los modelos puede equipar la suspensión deportiva (385.280 ptas.).



Prestaciones

	C280 Manual	C280 Automático
VELOCIDAD		
Máxima absoluta	225,84 km/h a 5.781 rpm en 5ª	229,00 km/h a 5.729 rpm en 4ª
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	199,44 km/h	196,50 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	218,26 km/h a 5.587 rpm en 5ª	215,31 km/h a 5.387 rpm en 4ª
ACELERACION		
0-100 km/h	8"32/100 (en 1ª, 2ª y 3ª)	8"70/100 (en D)
400 m salida parada	15"91/100	16"39/100
1.000 m salida parada	29"01/100	29"60/100
RECUPERACION		
Desde 40 km/h en 4ª 400 m	18"36/100	14"34/100 (en D)
1.000 m	32"97/100	27"82/100 (en D)
desde 50 km/h en 5ª 400 m	18"40/100	14"00/100 (en D)
1.000 m	34"92/100	27"19/100 (en D)
ADELANTAMIENTO		
Lento: 20-70 km/h	5"26/100 (en 2ª)	4"10/100 (en D)
Rápido: 70-120 km/h	7"40/100 (en 2ª y 3ª)	7"23/100 (en D)
Total: 20-120 km/h	12"66/100 (en 2ª y 3ª)	11"33/100 (en D)

Consumos

HOMOLOGADOS ECE (90/120/urbano): 7,8/9,5/14,4 litros/100 km (manual); 8,1/9,8/12,9 litros/100 km (automático)

VELOCIDAD CONSTANTE: Por autopista a 100/120 km/h: 8,23/9,58 litros/100 km (manual); 8,71/9,69 litros/100 km (automático).

CONDUCCION NORMAL: Recorrido mixto por carretera de montaña/redia/autovía/autopista (90/100/120 km/h) a un promedio de 100,69 km/h: 9,09 litros/100 km (manual); 9,65 litros/100 km (automático).

CONDUCCION DEPORTIVA: Recorrido mixto por carretera de montaña/redia/autovía, a lo posible, con un promedio de 134,12 km/h: 16,64 (manual); 15,52 (automático).

intervención del conductor. Responde muy bien ante una solicitud efectuada a través del pedal del gas o ante una brusca frenada.

En cuanto a las suspensiones, las principales novedades se registran en el tren delantero, dotado de una nueva geometría, con un eje de trapecios articulados, en lugar del de soportes telescópicos empleado hasta ahora. El eje posterior continúa siendo el multibrazo, de eficacia más que contrastada. En este apartado es donde hay que destacar la superior efectividad apuntada por el «kit» Sport. Rebajada en 20 mm la altura del conjunto, y con un tarado más enérgico, el nuevo Mercedes hace gala de una agilidad asombrosa en todo tipo de escenarios, haciendo olvidar sus generosas dimensiones. Ligeramente subvirador cuando se circula al límite, la delantera, no obstante, se inscribe correctamente en todo tipo de curvas, siguiendo con gran fidelidad la trayectoria marcada por la dirección. Resulta difícil conseguir que el coche sobreviva —si monta ASR es imposible—, pero cuando se logra

la situación es muy fácil de controlar. De todas formas, es muy recomendable montar la opción del autobloqueante electrónico (ASD), con lo que mejora notablemente la eficacia y la motricidad del tren posterior. En todo caso, el C280 es una berlina que ofrece un alto grado de confort y que, al tiempo, permite realizar promedios espectaculares sin el menor esfuerzo, disfrutando a la vez de su grata conducción. Los frenos cuentan con un excelente tacto y tan sólo un sobreesfuerzo continuado les hace perder efectividad, pero este límite está muy lejos.

En definitiva, el nuevo 280 representa el máximo exponente actual de la Clase C de Mercedes en todos los aspectos, incluido, desgraciadamente, un precio demasiado elevado. Porque, la marca de la estrella siempre se ha distinguido de sus competidores, y no sólo en lo que a la aplicación de las más avanzadas tecnologías y en lo que a calidad y prestigio de sus productos respecta. Por algo es Mercedes.

Fermín Rodríguez