

Furia

Test: Mercedes C43 AMG

Bajo su discreta apariencia, el C43 AMG esconde temperamento de purasangre y fascinantes prestaciones. Es el primer Clase C que monta un motor V8, un corazón que le otorga mucho carácter sin perjuicio del confort y el maravilloso equilibrio que caracteriza a los mejores Mercedes.

PACHECO



con
clase





El C43 entusiasma a cualquiera con un comportamiento



El interior está personalizado con detalles de aire tan deportivo como los acabados en fibra de carbono o los relojes de fondo blanco.



que lo primero que contagia es emoción

Digno sucesor del exitoso C36, el C43 nace con mayores ambiciones. Es una muestra más de que la relación entre Mercedes y AMG sigue dando buenos frutos y busca algo más que el triunfo en competición. No en vano el C36 ha sido todo un éxito comercial, superando con creces las expectativas previstas inicialmente. Algo más de 5.000 unidades se han vendido de tan lograda creación, lo que ha animado a los responsables de ambas firmas a sustituirla con una variante más potente y refinada. Por eso el C43 es el primer Clase C que monta un motor V8, lo que por sí sólo supone un paso más que su antecesor, sin prescindir por ello del exquisito equilibrio dinámico que caracterizaba a éste, sino todo lo contrario. Porque, como buen buque insignia de su gama, el nuevo Mercedes AMG es una auténtica máquina de correr, una maravillosa berlina que vuela sobre el asfalto sin esfuerzo y que permite disfrutar de un placer de conducción que pocos automóviles del mundo están en condiciones de transmitir.



Lo más llamativo de este sedán no es su potencia, sino su extremada eficacia y la seguridad que transmite aun cuando se extraiga a su mecánica la quintaesencia. Eso es precisamente lo que le distingue, ya que sus fabulosas prestaciones pueden ser disfrutadas a la par que el confort y el lujo que caracteriza a los mejores modelos de la marca de la estrella.

La receta para lograr tan buen resultado no ha sido demasiado complicada, sobre todo teniendo en cuenta que como base de partida se tenía el C36. Se ha intentado rizar el rizo y prácticamente se ha logrado en casi todos los aspectos. Para ello lo primero que se ha buscado ha sido potenciar el moderno V8 de 4,3 litros, doble encendido y



Los fabulosos asientos, además de contar con los habituales reglajes eléctricos, disponen de un sistema neumático de ajustes de contorno y longitud de banqueta. El motor V8 es el principal signo distintivo de esta nueva versión de AMG.

culatas de tres válvulas por cilindros. Y en este caso no se ha hecho incrementando su cubicaje o subiendo la relación de compresión como en el C36. Para elevar sus datos nominales los especialistas de AMG han recurrido a «astucias» tales como colectores de admisión y escape sobredimensionados (el primero de doble flujo o variable), árboles de levas con levas forjadas y de mayor tamaño, así como con una cartografía de inyec-

ción y encendido específica para aprovechar adecuadamente dichos recursos. Por si esto fuera poco, en pos de obtener unas emisiones acordes con las más exigentes normativas anticontaminantes, se han empleado cuatro catalizadores (dos a la salida de cada bancada y dos en su lugar habitual) y un silencioso modificado que no sólo mantiene los ruidos en un nivel aceptable, sino que limita a la vez la contrapresión que siempre han de

superar los gases de escape.

Por lo que respecta al bastidor, también ha sido retocado para la ocasión. Y en este apartado se ha logrado sublimar el exquisito equilibrio que caracterizaba al C36, aún a pesar de que, al menos en teoría, el empleo de un motor más grande y potente no iba a facilitar las cosas. Sin embargo, el C43, además de resultar más ligero en la báscula, goza de un reparto de peso entre ambos trenes más equilibrado

todavía, lo que, junto a los retoques efectuados en suspensiones y frenos, redundará en su comportamiento dinámico. Como variaciones de relieve en relación a su antecesor, hay que citar unas suspensiones rebajadas en 15 mm (25 con respecto a un C280), unos frenos con discos más grandes, el servofreno de emergencia BAS y el sistema electrónico de control de estabilidad ESP; estabilizadoras, calzado, amortiguadores y muelles se

A pesar de la firmeza de la suspensión y del enorme absorbe con inesperada suavidad cualquier





También en este caso la silueta de la Clase C ha sido acertadamente adornada con detalles cosméticos que propician agresividad sin perder discreción.



calzado, el bastidor irregularidad

mantiene inalterados, al igual que el *kit* aerodinámico, si bien éste último cuenta con un faldón delantero diferente que aporta un aspecto más agresivo y moderno.

En la práctica, tanto refinamiento se traduce en un comportamiento realmente excitante, tanto o más que el de su antecesor. Y eso a pesar de que la unidad de pruebas no contaba con una puesta a punto óptima: el tren delantero no estaba correctamente alineado y el motor se ha quedado por debajo en potencia y par. Lo primero se dejaba notar sólo en curvas de muy alta velocidad, mientras que los datos del banco de rodillos han quedado corroborados con unas prestaciones a



tono con dicho rendimiento (280 CV), obviamente algo peores que las anunciadas por el fabricante y similares a las del C36, que estaba en las mismas cifras reales.

Aún así, a pesar de dichos *handicaps*, este C43 estaba en condiciones de entusiasmar a cualquiera que se sentara a sus mandos por muy exigente que fuera. Porque una cosa son las frías cifras y otra muy distinta las sensaciones que puede transmitir un coche en la carretera. Y este automóvil, lo que contagia a quien se pone al volante es emoción, placer supremo de conducción. El motor sube de vueltas con fuerza, mostrándose enérgico en baja, poderoso a medio régimen y rabiamente deportivo en alta. De esta manera es una gozada hundir el pie a fondo sobre el acelerador y salir inmediatamente catapultado como una bala. Además, la dirección es exactamente igual de rápida y precisa que la de su antecesor y los frenos son más potentes. El cambio, automático de cinco marchas, con gestión autoadaptativa, es un prodigio de eficacia y suavidad que permite aprovechar impecablemente todo el potencial disponible. Los únicos «peros» en este sentido vienen de una rejilla cuyo laberinto cuenta con la 2ª, 3ª y 4ª en el mismo pasillo —lo que a veces propicia que se falle en alguna selección—, así como cierta lentitud al bajar de marcha cuando se apuran frenadas y reducciones al límite, situación en la que se echa de menos la rapidez de un cambio manual. No obstante, la electrónica que lo dirige es capaz casi de adivinar las intenciones del conductor, reteniendo o reduciendo automáticamente en bajadas pronunciadas o impidiendo el paso a una marcha superior aunque se levante el pie del acelerador sin haber llegado al régimen de corte. Es obvio que, como suele ocurrir en casi todos los Mercedes, la transmisión automática es una de sus virtudes, aun tratándose de una versión de corte tan deportivo como ésta.



C 43

Lo más llamativo del nuevo producto de AMG no es su potencial, sino su extraordinario equilibrio dinámico, capaz de convertir todo trayecto en un viaje alucinante.

No es difícil así disfrutar al volante del C43, que es capaz de convertir cualquier desplazamiento por carretera en un viaje alucinante. Las suspensiones propician una estabilidad a toda prueba sin menoscabo del confort. Y eso tiene mucho mérito, sobre todo teniendo en cuenta la combinación de elementos que se dan cita en este bastidor. No hay que olvidar que los tarados de amortiguadores y muelles son firmes, las estabilizadoras gruesas y que el calzado es generoso, algo que en conjunto no contribuye precisamente a obtener el máximo confort, sino todo lo contrario. Sin embargo, el C43 absorbe con inesperada suavidad cualquier irregularidad del asfalto, apenas hace ruido de rodadura y resulta tan cómodo como la mejor berlina de lujo. Y esto ocurre a la vez que vira plano, sin balanceo, transmitiendo cada caballo al suelo con total precisión y convirtiendo el rendimiento de su V8 en velocidad pura sin que el conductor tenga que esforzarse. De esta forma, se pueden hacer cruceros de vértigo con inusitada facilidad en cualquier escenario. Porque el coche ofrece una eficacia extraordinaria, es ágil en todo tipo de curvas y afronta los más violentos cambios de apoyo sin inmutarse. Recurrien-



do a unas presiones de ruedas adecuadas, se muestra neutro como pocos modelos de propulsión trasera, sin dejar de ser noble en ningún momento. Y, por si eso fuera poco, se cuenta con el apoyo del sistema de control de estabilidad ESP, que corrige cualquier error de conducción. Además, es desconectable y permite disfrutar el potencial del motor en curvas lentas, lo que hará las delicias de los más intrépidos y avezados; en las rápidas, el ASR evita sustos inesperados, ya que, aún llevando el ESP desconectado, entra en funcionamiento impidiendo que la zaga se desmande súbitamente si la velocidad es más elevada de lo aconsejable.

No le faltan cualidades al C43 para cautivar incluso a los más puristas, aunque eso no quiere decir que esté exento de defectos. Entre éstos últimos, que no son muchos, además de un motor que no se ajusta a los datos oficiales, se cuenta una estética tanto exterior como interior algo desfasada, pues no hay que olvidar que la Clase C ya lleva tiempo en el mercado y que los años no pasan en balde. Pero en este caso, se palia dicho inconveniente con una personalización de la carrocería y el habitáculo a tono con las pretensiones deporti-

Datos oficiales

Mercedes C43 AMG

MOTOR

Definición	Ocho cilindros en V a 90°, delantero longitudinal; refrigerado por agua
Arquitectura	Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos
Cilindrada	4.266 cc (89,9 x 84,0 mm); compresión, 10,0:1
Alimentación y encendido	Gestión electrónica Bosch HFM con inyección multipunto secuencial y colector de admisión variable de mayor sección; colector de escape sobredimensionado con cuatro catalizadores (dos planos por cada bancada situados a la salida del motor y dos ceraméticos bajo el piso); encendido electrónico digital doble (uno por bancada)
Distribución	Tres válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de doble árbol de levas por bancada (con levas sobredimensionadas y forjadas individualmente) mandados por cadena
Potencia máxima	225 kW (306 CV) a 5.850 rpm
Par máximo	410 Nm (41,8 mkg) a 3.250 rpm

TRANSMISIÓN

Disposición motriz	Cambio automático de cinco relaciones con gestión electrónica autoadaptativa en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control electrónico de estabilidad ESP desconectable
Embrague	Convertidor hidráulico de par
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	1ª 3,59:1 (10,45 km/h) 2ª 2,19:1 (17,13 km/h) 3ª 1,41:1 (26,61 km/h) 4ª 1,00:1 (37,52 km/h) 5ª 0,83:1 (45,21 km/h)
Grupo	3,07:1 (con sistema ASR de control de tracción)

BASTIDOR

Suspensión	Delantera independiente de paralelogramo deformable, con dobles triángulos superpuestos y geometría con compensación de encabritamiento al acelerar y de cabeceo al frenar; trasera independiente tipo multibrazo, con compensación de cabeceo al acelerar y de hundimiento al frenar; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos de gas AMG y estabilizadora en ambos trenes (27/16 mm Ø)
Dirección	Recirculación de bolas con servoasistencia progresiva; diámetro de giro, 10,7 m
Volante	380 mm Ø (3,25 vueltas)
Frenos	Doble circuito hidráulico en diagonal, con servoasistencia y amplificador de fuerza por depresión para el servofreno de emergencia BAS, discos ventilados delante y detrás (334/301 mm Ø) y ABS
Llantas	Aleación ligera AMG, 7,5"x 17" delante y 8,5"x 17" detrás
Neumáticos	Michelin Pilot SX, de 225/45 ZR17 delante y 245/40 ZR17 detrás; presiones de ruedas 2,1/2,3 en vacío; 2,3/2,8 a plena carga

COTAS

Largo/ancho/alto	4.487/1.720/1.387 mm
Batalla y vías	2.690 mm y 1.509/1.483 mm
Depósito	62 litros
Peso	1.570 kg
Coef. aerodinámico	Cx 0,32

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h (autolimitada)
0-100 km/h	6"5/10
0-1.000 m	26"3/10

CONSUMO

Homologado EU	(urbano/extraurbano) 16,5/8,9 litros/100 km
----------------------	---

Como ocurre en casi todos los Mercedes, la eficiente caja de cambios automática forma parte del capítulo de cualidades del coche.

Banco de pruebas AUTOMOVIL

Mercedes C43 AMG

CENTRO TÉCNICO

Mediciones realizadas por el equipo de pruebas de AUTOMÓVIL con el sistema electrónico Datron-Correvit EEP3 (prestaciones y frenos), caudalímetro Flowtronic (consumo) y banco de rodillos Bosch FLA203 (rendimiento).

VELOCIDAD

Máxima absoluta	252,00 km/h a 5.574 rpm en D
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	215,80 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	240 km/h a 5.308 rpm en D

ACELERACIÓN

0-100 km/h	7"24/100 (en D)
400 metros (salida parada)	15"18/100
1.000 metros (salida parada)	27"16/100

RECUPERACIÓN

En D (desde 40 km/h)	400 m	13"35/100
	1.000 m	25"38/100
En D (desde 50 km/h)	400 m	12"97/100
	1.000 m	24"93/100

ADELANTAMIENTO

Lento: 20-70 km/h	3"43/100 (en D)
Rápido: 70-120 km/h	5"34/100 (en D)
Total: 20-120 km/h	8"77/100 (en D)

FRENADA

140 km/h a 0	70,1 m en 3"58/100
--------------	--------------------

CONSUMO

Velocidad constante	100/120 km/h: 9,13/10,15 litros/100 km
Conducción normal (carretera/Redia/Autopista)	vel. media: 99,25 km/h; 9,78 litros/100 km
Conducción deportiva (carretera montaña/Redia/Autovia)	vel. media: 154,15 km/h; 18,02 litros/100 km
Consumo medio en la prueba	11,77 litros/100 km

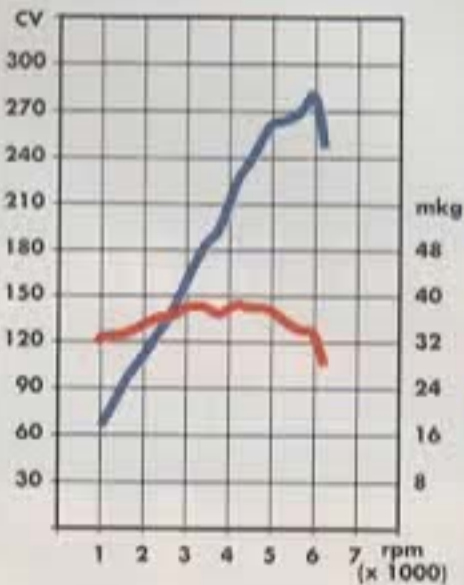
UNIDAD PROBADA

Peso en báscula	1.537 kg
Reparto de masas	844/693 kg (54,9/45,1 %)
Presión de ruedas	2,4/2,4 bar

RENDIMIENTO

Aunque no ha llegado a las cifras oficiales (por casi un 10 % en el caso de la potencia), este V8 manifiesta un amplio abanico de regímenes de utilización, con mucha fuerza en baja y gran vigor en alta.

- **Potencia máxima**
280,92 CV a 6.050 rpm
- **Par máximo**
38,41 mkg a 4.260 rpm
- **Régimen máximo**
6.190 rpm
- **Relación peso/potencia**
5,47 kg/CV
- **Potencia específica**
65,85 CV/litro



Ficha comercial

Mercedes C43 AMG

LLAVE EN MANO

Precio	11.800.000 ptas. IVA e impuesto de matriculación incluidos; transporte, tasa de matrícula, seguro y opciones aparte
Garantía	Un año sin límite de kilometraje
Lanzamiento en España	Febrero de 1998
Atención al cliente	949 26 88 88

EQUIPAMIENTO

Serie	ABS, BAS (servofreno de emergencia), airbag para conductor y acompañante, airbags laterales, climatizador automático, regulación eléctrica de los asientos delanteros en altura, inclinación, longitudinal, respaldo y apoyo lumbar, cambio automático de cinco relaciones, cierre centralizado con mando a distancia, elevallas eléctricas delanteros y traseros, espejos retrovisores eléctricos, faros antiniebla, servodirección, calefacción de asientos delanteros, kit de suspensión y aerodinámico AMG, lavaparabrisas calefactados, llantas de aleación ligera AMG, control electrónico de estabilidad ESP, tapicería de cuero y control automático de velocidad Tempomat
Opcional	Pintura metalizada (140.800 ptas.), techo corredizo eléctrico (215.040 ptas.), espejos exteriores abatibles eléctricamente (46.080 ptas.), alarma antirrobo (64.000 ptas.), paquete óptico AMG (660.480 ptas.), persiana trasera enrollable eléctrica (85.120 ptas.), columna de dirección de ajuste manual (28.160 ptas.) y faros de Xenón (192.000 ptas.)

Frente a sus rivales*



Modelo	Audi S4	BMW M3 SMG	Mercedes C43 AMG
Precio (ptas.)	8.410.000	8.965.000	11.800.000
Motor (tipo)	V6 biturbo	6 cil. en línea	V8
Cilindrada (cc)	2.671	3.201	4.266
Potencia máxima (CV)	265	321	306
Par máximo (mkg)	37,5	40,8	41,8
Tracción (tipo)	Quattro	Trasera	Trasera
Velocidad máx. (km/h)	250	250	250
0-100 km/h (seg.)	5,6	5,5	6,5

* Datos oficiales

vas de la versión en cuestión, lo que la confiere una silueta y una imagen interna más agresiva y moderna. No en vano los acabados de fibra de carbono, la tapicería de piel, el cuadro de mandos con relojes de fondo claro o unos deportivos asientos que además de los habituales reglajes eléctricos incorporan otros neumáticos para el contorno del respaldo y la longitud de la banqueta, confieren a tan

sublime creación la categoría de producto único. Porque, además de la emoción que transmite su conducción, cuando se pagan casi 12 millones por un coche, no está de más poder disfrutar de algún elemento distintivo que se pueda palpar u ostentar a simple vista. Y a pesar de su aparente discreción, ese requisito también lo cumple tan soberbia creación de AMG.

Fernando Gómez Blanco