



## Mercedes-Benz Clase E

### Angelito guardián

Prueba | Nadie puede acusar Mercedes-Benz de falsa modestia. El nuevo Mercedes-Benz Clase E es anunciado como "la limusina más inteligente del momento". Nada menos que 65 innovaciones harían la Clase E más astuta que todos sus oponentes. Además, motores eficientes deberían convencer también al comprador racional. Cumple la Clase E con las promesas?

La prensa fue invitada por una presentación de más que una hora para hablar del sinfín de innovaciones. Luego siguen demostraciones de las nuevas tecnologías. Y recién llegó la hora para probarlo. Varios periodistas lo presencian con sentimientos mixtos: "Anteriormente todo trataba de las propiedades de la conducción, pero ahora suponen que notamos la electrónica al bordo del coche".

Así es! Coches modernos son hiperdesarrollados de tal manera que ya no hay avances grandes en el campo de la mecánica. La ganancia está en la electrónica, porque allí es donde hay espacio para renovación.



### Diseño

Por fuera se ve poco de las innovaciones. Es más: la Clase E se parece como dos gotas de agua a la Clase C y la Clase S. Solamente hay variación en el tamaño. Luego hay pequeños detalles como el "drop line" (pliegue lateral) que atraviesa las manillas de las puertas. Así la Clase E se distingue de su hermano menor y hermano mayor.

El coche de prueba está provisto de un paquete "AMG

Line" para una apariencia deportiva. El hermoso color vino tinto está por primera vez disponible en la Clase E, así como las ruedas de 20 pulgadas de las fotos.



La primera innovación que se ve desde afuera, son los faros. Tienen cada uno 84 LED para adaptar el esquema de la luz a cada situación. Suena familiar, pero Mercedes-Benz lo lleva un paso más allá. Por ejemplo, toma en cuenta a reflexiones en el pavimento cuando llueve. Las curvas son iluminadas antes de girar el volante.

## Equipamiento

Para obtener acceso al interior es posible usar tanto la llave como el teléfono móvil. Gracias al uso de "near field communication" (NFC), el teléfono del dueño puede emitir la misma señal que la llave.



Una vez adentro, es posible usar NFC para conectar el teléfono simplemente a la electrónica del coche.

Luego, es posible recargar el teléfono de manera inalámbrica (aquí vale: depende del teléfono, consulte el website de Mercedes-Benz para una lista de teléfonos conectables).

La calidad de la terminación es impecable y el espacio en el interior es excelente, como es la costumbre en esta categoría. Mercedes-Benz lleva todo un paso más allá con, no solamente calentar los asientos sino también la consola del medio y el apoyabrazos en la puerta. El masaje de los asientos delanteros consiste en el respaldar y el asiento.



Prácticamente todas las funciones son manejados con pequeños paneles táctiles en el volante. Dependiendo de la versión, la Clase E tiene relojes tradicionales (velocímetro y cuentarrevoluciones) más una pantalla gigante que ocupa dos tercios del ancho del salpicadero. La ventaja de una pantalla sobre relojes análogos es que se puede adaptar la información a la necesidad del momento. En terreno desconocido es posible muestra mas de la navegación, y en la distancia larga se puede mostrar el ayudante ecológico para obtener mayor economía.

## Drive Pilot

La más importante renovación de la nueva Clase E es el así llamado "Drive Pilot". No es una función para conducir autónomamente, pero sí un sistema que acerca la conducción autónoma. El Drive Pilot es una

combinación de control crucero activo y un asistente de carril. Con esto, hasta cierto punto, la Clase E puede acelerar y girar.

Cuando se activa el Drive Pilot, la velocidad del control crucero es copiada. Si el demás tráfico es más lento o cuando el ordenador ve una señal de tráfico con límite de velocidad, adapta la velocidad. En curvas muy abiertas, la Clase E gira solo y entonces es posible soltar el volante. Por razones de seguridad, se escucha una incitación para nuevamente tomar el volante después de unos diez segundos.



Desde un punto de vista técnico, la Clase E puede conducir autónomamente mucho más tiempo, pero desde el punto de vista jurídico eso causa problemas. Además, el Drive Pilot causaba algunos problemas durante la prueba. Por ejemplo: el coche frenó en plena autopista hasta llegar a los 50 kms/h porque la cámara interpretó mal una señal para una vía paralela. Además, Drive Pilot adelanta así por así a coches por la izquierda y la derecha. Esto tiene multa en la mayoría de los países europeos.



El Drive Pilot es, más que todo, útil en tráfico denso. Entonces la Clase E sigue el flujo del tráfico, lo que da una enorme tranquilidad al conductor. Un efecto similar es logrado con asistencia de carril de otras marcas. Sin embargo, estos sistemas son intencionados para la seguridad y entonces recién intervienen cuando el coche atraviesa líneas en el pavimento. Hacen "rebotar" al coche entre las líneas, mientras que Drive Pilot sigue el trayecto de forma calmada.

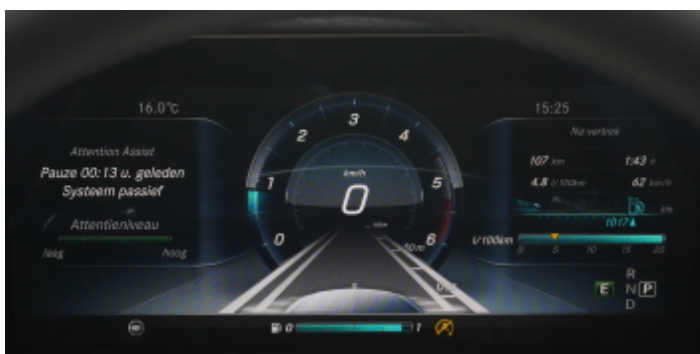
Cuando el conductor mismo conduce, el ordenador todo el tiempo lo vigila. Muchos coches ya saben frenar por obstáculos, pero la Clase E también puede frenar para vehículos que cruzan (hasta 70 kms/h). Dependiendo de la velocidad propia y la del coche que cruza, el ordenador calcula si tiene que frenar o adaptar velocidad.



## Motores

Al momento de escribir este artículo, la Clase E está disponible con dos motores: un bencinero de 2.0 litros ("E200") y un diésel de también 2.0 litros ("E220d"). Ambos vienen en combinación con caja automática de nueve velocidades y tracción trasera.

Primero se ha conducido el E200 que es tan silencioso que destaca el sonido del sistema de control climático. Sobre papel el motor de cuatro cilindros (184 cv/ 300 Nm) es muy rápido, pero en la práctica la distancia entre el mecanismo y el conductor es tan grande que las sensaciones de velocidad son mínimas.



El E220d tiene 194 cv / 400 Nm y es aún más fuerte que el motor gasolinero, pero funciona más silencioso. Sus rpm son notablemente menos y cuando se requiere de su potencia lo tiene que buscar más en la profundidad. Se presta en especial para un estilo de conducción calmado. Por eso el consumo durante la prueba llegó a un muy civilizado 4.8 litros por 100 kms.

## Comportamiento en camino

Cuando se elige el chasis estándar con resortes de acero, el comportamiento en carretera es bueno pero no muy pronunciado. La Clase E es cómoda y es ávida en las curvas pero no da mucha satisfacción. Eligiendo suspensión de aire ("Air Body Control") es posible ajustar el comportamiento de muy cómodo a muy dinámico.



Al final de la prueba, la Clase E presenta el último as bajo la manga: el Remote Parking Pilot; asistente de aparcamiento a control remoto. En este momento muchos coches ya saben estacionarse solo, pero en estos casos el ordenador gira el volante mientras que el conductor acelera y frena.

La Clase E hace todo. Después de encontrar un lugar apropiado, el conductor puede incluso salir del coche! Con un app en su teléfono tiene que comprobar que

está cerca. Luego el coche parquea completamente solo. Por supuesto también sale solo del parqueo para el siguiente recorrido.



## Conclusión

Cumple el nuevo Mercedes-Benz con todas sus promesas? Si! La conducción de la décima generación de la Clase E es excelente. Como de costumbre, el énfasis está en el confort, pero a través de "air body control" es posible ajustar su carácter hacia más pronunciado. Los motores no son ni la mitad tan revolucionarios como su electrónica, pero combinan buenas prestaciones con un consumo relativamente bajo. Desde el punto de vista racional, la Clase E es una opción justificable.

En el campo de la electrónica, la Clase E hace todo lo que promete la marca. Y cuando no es así, es porque hay limitaciones jurídicas. Gracias al Drive Pilot y los sistemas de protección, es como conducir con un angelito guardián en el hombro. Cuando es posible, el ordenador asiste; cuando sea necesario interviene. En la práctica da una enorme tranquilidad y es así que Mercedes-Benz cumple con todas las promesas. ■



# Especificaciones

## Mercedes-Benz Clase E E200

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	503 x 185 x 147 cms
Batalla	294 cms
Peso	1.505 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	1.900 kg
Contenido del tanque de combustible	66 l
Maletero	540 l
Dimensiones de los neumáticos	205/65R16

### Motor y prestaciones



Cilindradas	1991 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	184 cv @ 5500 rpm
Par motor	300 Nm @ 1200 rpm
Tracción	ruedas traseras
Aceleración de 0 a 100 km/h	7,7 seg.
Velocidad máxima	240 kms/h
Consumo promedio	5,9 l / 100 kms
Consumo urbano	INF l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emision CO2	132 grs/km

### Precio

Precio	€ 49.300
Modelo mas barato	€ 48.500