

La elegancia no está reñida con el espacio

El nuevo Mercedes-Benz Clase E Estate

Índice	Página	
Un espacio inteligente para sus sueños	2	
Gama de modelos		
Elegante, desenfadado, o elegante y desenfadado	10	Octubre de 2009
Diseño		
Así de atractiva puede ser la funcionalidad	16	
Habitáculo y funcionalidad		
Un entorno de ensueño, adaptable con facilidad	21	
Seguridad activa		
Siempre alerta	25	
Seguridad pasiva		
Preparado para todo	30	
Motores		
Menos cilindrada, más potencia y eficiencia	35	
Tren de rodaje		
Disfrutar de la conducción con alto nivel de confort	41	
Posicionamiento		
La elegancia no está reñida con el espacio	53	
Historia		
T de turismo, transporte y tendencia	55	
Resumen		
Características técnicas más destacadas del nuevo Clase E Estate	59	
Datos técnicos	68	

Los datos y las descripciones contenidos en la presente carpeta de prensa son válidos para la gama internacional de modelos de Mercedes-Benz. Pueden existir diferencias en las versiones específicas para cada país.

El nuevo Mercedes-Benz Clase E Estate

Un espacio inteligente para sus sueños

- **Funcional:** habitabilidad y facilidad de manejo a muy alto nivel
- **Seguro:** nueve airbags de serie e innovadores sistemas de asistencia a la conducción
- **Confortable:** amortiguación adaptativa y suspensión neumática con regulación automática de nivel en el eje trasero
- **Potente:** once motorizaciones de mayor potencia y menor consumo

Con la introducción del nuevo Estate a partir de noviembre de 2009 se incorpora a la gama de turismos de la Clase E de Mercedes-Benz un nuevo miembro, con carácter propio. Al igual que la berlina y el coupé, la versión combi conjuga un diseño autónomo con el liderazgo en el campo de la seguridad, el confort, la calidad y la funcionalidad. Con el lanzamiento de la berlina de la nueva Clase E

se introdujeron numerosas innovaciones técnicas que no ofrece ningún otro automóvil de esta categoría: desde el sistema de alerta por cansancio hasta el frenado a fondo automático si se detecta peligro agudo de choque por alcance; desde las luces de carretera automáticas hasta el capó activo para protección de peatones. Como es natural, el Estate incorpora también todos estos equipos, a los que añade una suspensión neumática de serie con regulación de nivel en el eje trasero y novedades singulares que optimizan la funcionalidad del espacio de carga. Entre otros, un detalle exclusivo en este segmento: una tercera fila de asientos opcional.

El Estate de la Clase E fundó hace más de 30 años el segmento de los modelos familiares de lujo. Desde la introducción del primer Estate en el año 1977, más de un millón de clientes se ha decidido por el modo más práctico de conducir un Mercedes de gama alta. La quinta generación de la Clase E Estate recoge y prosigue esta tradición de éxitos, respaldada por la excelente acogida de la berlina de la misma familia.

El triunfo de la berlina y el coupé en el certamen AutoBild Design Award 2009 es una demostración del acierto de los diseñadores que han creado las llamativas líneas de la Clase E: más de 100.000 lectores de esta revista especializada alemana consideran que el modelo de cuatro puertas es el automóvil más bonito del mundo, y la versión de dos puertas se ha impuesto en la categoría Coupés/Cabrios.

Diseño: la nueva fisonomía de Mercedes, unida a los rasgos de diseño de la Clase E

El nuevo Estate es un modelo atlético-funcional y, al mismo tiempo, distinguido y seguro. Las formas características de la carrocería denotan autonomía y se basan en el nuevo estilo de Mercedes, iniciado por la Clase S y asumido más adelante también en la Clase C. Uno de sus distintivos es la interacción de superficies cóncavas y convexas, limitadas por aristas dinámicas y superficies estructuradas.

La vista lateral contiene muchos elementos nuevos y no deja lugar a dudas acerca de la identidad del nuevo Estate. Las molduras de color negro brillante restan protagonismo a los montantes centrales y traseros, y la superficie de las ventanillas laterales constituye una unidad óptica. Todos estos elementos configuran un arco dinámico, formado por el esbelto montante delantero, la tersa línea del techo y el montante del maletero, que se estrecha hacia abajo y se apoya visiblemente sobre la atlética línea de cintura del Estate. La singular conformación de los faldones laterales, más discreta en el centro y realizada con una arista en dirección a los pasarruedas, refuerza la expresividad de la vista lateral. A esto contribuye especialmente el musculoso resalte en la parte posterior, por delante de las ruedas traseras.

Uno de los fines de los diseñadores de Mercedes que han configurado la zaga era expresar ópticamente la gran funcionalidad del vehículo. A este fin se han acentuado las líneas horizontales, como la banda formada por los pilotos traseros y el listón asidero cromado. Los nuevos pilotos traseros de diodos luminosos constan de dos piezas, que constituyen una unidad óptica desde las paredes laterales hasta el portón trasero. Tanto de día como de noche, el diseño peculiar de los pilotos traseros es un rasgo que permite identificar al nuevo Estate. El montante del maletero, que se estrecha desde el techo hacia la línea de cintura, permite configurar una tapa del maletero especialmente amplia. El nuevo Clase E Estate es la berlina familiar más grande del segmento de lujo y no tiene por qué ocultarlo.

Funcional: amplitud del maletero y facilidad de manejo a muy alto nivel

Comencemos con lo más destacado de la gestión del espacio de carga: a la hora de introducir equipaje en el vehículo desde detrás, es posible abrir automáticamente el portón trasero EASY-PACK que se monta de serie pulsando un botón en la llave o accionando el asidero. El innovador sistema «quickfold» permite abatir desde el espacio de carga el respaldo trasero, dividido en proporción 1/3:2/3, mediante un cable de tracción. Para ello no hace falta plegar ni abatir los reposacabezas o las banquetas de los asientos traseros. El resultado es una superficie de carga plana. Un aspecto muy práctico: los respaldos pueden abatirse individualmente, a la derecha o a la izquierda, o conjuntamente. Ello permite viajar con pasajeros en el asiento trasero mientras se transportan objetos largos o voluminosos. Una particularidad de este sistema: el respaldo también puede desbloquearse y abatirse desde los laterales, en el lado interior del montante trasero.

También es mucho más sencillo el manejo del estor cubreequipajes con red de seguridad incorporado de serie en el maletero del vehículo. Por primera vez, este equipo se sujeta a la estructura de la carrocería en la línea inferior de las ventanillas, de manera que es más fácil de desmontar y montar desde distintas posiciones, tanto el maletero como el habitáculo. Además, no impide que puedan abatirse los respaldos traseros. Si es necesario transportar objetos voluminosos, es posible sujetar el estor cubreequipajes con red de seguridad a los respaldos traseros abatidos, con objeto de poder seguir utilizando ambos componentes para proteger el equipaje y a los ocupantes.

El nuevo Clase E Estate define el nuevo estándar del segmento en cuanto al volumen de carga, con un máximo de 1.950 litros (longitud/anchura/altura: 4.895/1.854/1.512 milímetros). Junto al tamaño del maletero, otras cotas relevantes para el uso diario que avalan la competencia de Mercedes-Benz en la concepción de turismos de alta funcionalidad son la abertura de carga trasera, la altura del borde de carga y la longitud máxima de carga.

El nuevo modelo supera las generosas dimensiones del modelo antecesor, y no solamente en el espacio de carga. Para comprobarlo basta con mencionar dos ejemplos del habitáculo: la anchura entre codos en el banco trasero ha aumentado en 51 a un total de 1.505 milímetros. También se ha incrementado la altura hasta el techo en los modelos equipados con el amplio techo corredizo elevable: 46 milímetros adicionales hasta un total de 1.010, una cota casi tan generosa como en las versiones sin techo corredizo (1.012 mm).

El nuevo modelo está dotado de serie con un sistema ejemplar de gestión del espacio de carga. Por ejemplo, la elevación automática del estor cubreequipajes.

Si se abre el portón trasero, se levanta automáticamente el estor para poder introducir o sacar el equipaje sin obstáculos. También forma parte del equipamiento de serie el piso de carga plegable EASY-PACK, que puede levantarse y enclavarse en distintas posiciones, con lo que aumenta considerablemente la altura útil del espacio de carga. El equipamiento de serie incluye en todos los casos la red de seguridad para la carga, integrada discretamente en la base del estor cubreequipajes. Un detalle singular en este segmento es también el banco abatible opcional para el espacio de carga, en el que pueden viajar dos personas de 140 cm de estatura y 50 kg de peso.

Seguridad: nueve airbags de serie e innovadores sistemas de asistencia a la conducción

Con la introducción de la nueva Clase E, Mercedes-Benz refuerza su liderazgo en el campo de la seguridad. Una docena de sistemas nuevos o perfeccionados de asistencia a la conducción contribuyen a evitar accidentes de tráfico o, al menos, a reducir la gravedad del impacto. Por ejemplo, el sistema de alerta por cansancio ATTENTION ASSIST que forma parte del equipamiento de serie y los equipos opcionales regulación de distancia DISTRONIC PLUS y el freno PRE-SAFE®, que puede iniciar de forma autónoma un frenado parcial y total. Por primera vez, el sistema PRE-SAFE puede pretensar los cinturones de seguridad delanteros antes de un accidente inminente e inevitable —detectado a partir de la información que suministran los sensores de radar de corto alcance instalados en los paragolpes delanteros— y reducir de ese modo los esfuerzos que sufren el conductor y el acompañante a consecuencia del siniestro. Además, en los modelos con ajuste eléctrico integral de los asientos (opcional) se coloca el asiento del acompañante en una posición idónea.

La nueva Clase E cuenta con un equipamiento de seguridad más amplio que su antecesor: nueve airbags de serie, cuatro pretensores de cinturón con limitadores de tensión y reposacabezas activos NECK-PRO para el conductor y el acompañante. El conjunto de bolsas de aire que pueden in-

flarse en milisegundos en caso de accidente incluye dos airbags con activación selectiva para el conductor y el acompañante, un airbag de rodillas para el conductor, dos airbags laterales en los respaldos delanteros y dos windowbags de gran superficie, que se extienden por delante de las ventanillas laterales durante un choque lateral, desde el montante delantero hasta el trasero. Por primera vez se ofrecen también airbags para la cadera de los ocupantes de los asientos delanteros, que reducen los esfuerzos sufridos durante una colisión lateral, especialmente en esa zona del cuerpo.

Como opción se ofrecen también airbags laterales para los ocupantes de las plazas traseras. Otra innovación en el campo de la seguridad: Mercedes-Benz ofrece por primera vez limitadores de tensión adaptativos para los asientos traseros. Estos elementos se adaptan a la estatura y el peso de los ocupantes y se ofrecen también para la berlina a partir de la fecha de lanzamiento del modelo Estate.

Tren de rodaje: regulación automática de nivel, de serie en el eje trasero

El nuevo tren de rodaje DIRECT CONTROL con sistema de amortiguación adaptativo de serie es la clave del excelente confort de la Clase E Estate en largos recorridos. Además, la suspensión neumática que se incorpora asimismo de serie en el eje trasero mantiene constante el nivel de la berlina familiar con independencia de la carga. En general se ha adaptado el reglaje del tren de rodaje del Estate a la nueva geometría de la carrocería y se han incorporado amortiguadores y estabilizadores de barra de torsión algo más rígidos. Con ello, el Estate resulta tan ágil como la berlina, sin restricciones en cuanto al confort de rodadura.

El eje delantero obedece a una concepción de tres brazos con conjuntos telescópicos McPherson. A fin de mejorar los parámetros cinemáticos del eje, atenuar las vibraciones y aumentar la seguridad, el plano de brazos inferior consta de dos elementos individuales, que asumen la función de un tirante y de un brazo transversal. Por un lado, estos elementos aseguran un guiado preciso de las ruedas. Por el otro, compensan mejor que un brazo triangular rígido las vibraciones debidas a un desequilibrio en los neumáticos o a las oscilaciones en la fuerza de frenado.

El eje trasero multibrazo de Mercedes, acreditado desde hace más de 25 años, ha sido mejorado para su incorporación en la nueva Clase E con el fin de aumentar el confort y la agilidad. Se ha modificado, por ejemplo, el puente transversal delantero del portaeje, que se apoya ahora en la carrocería sobre una base más amplia. De ese modo disminuyen las fuerzas que se transmiten al habitáculo y aumenta claramente el confort, especialmente al sobrepasar juntas de dilatación transversales en el asfalto.

Motores: reducción clara del consumo y las emisiones

Nuevos motores y un largo elenco de medidas de optimizado (aerodinámica, peso, gestión energética, reducción de la resistencia a la rodadura) contribuyen a disminuir claramente el consumo y

las emisiones del nuevo Estate. Un ejemplo es el E 250 CDI BlueEFFICIENCY, con una potencia de 204 CV y un par motor de 500 Nm, que precisa solamente 5,7 l/100 km y emite 150 g CO₂/km.

La gama de motores en la fecha de lanzamiento del nuevo Estate consta de cinco propulsores, de 170 a 388 CV. Los grupos nuevos o perfeccionados desarrollan una potencia mayor que sus antecesores, a pesar de su menor cilindrada, y ofrecen valores específicos de consumo reservados hasta ahora a los turismos compactos. Esto ha sido posible gracias a numerosas innovaciones, como el modelo E 350 CGI BlueEFFICIENCY con inyección directa guiada de gasolina. Los motores diésel CDI de cuatro cilindros deben su posición privilegiada, entre otros detalles, a nuevos inyectores piezoeléctricos y a un turbocompresor doble. Todos los propulsores satisfacen la normativa de gases de escape EU5.

Resumen de las motorizaciones disponibles en la fecha de lanzamiento con las cajas de cambio correspondientes y el precio básico:

Motores diésel

- E 220 CDI BlueEFFICIENCY: 4/L, 2.143 cm³, 170 CV, 5,7–5,8 l/100 km, 150–153 g CO₂/km, cambio manual de 6 velocidades
- E 250 CDI BlueEFFICIENCY: 4/L, 2.143 cm³, 204 CV, 5,7–5,8 l/100 km, 150–153 CO₂/km, cambio manual de 6 velocidades
- E 350 CDI BlueEFFICIENCY: 6/V, 2.987 cm³, 231 CV, 7,0–7,3 l/100 km, 185–192 g CO₂/km, cambio automático de 7 velocidades

Motores de gasolina

- E 350 CGI BlueEFFICIENCY: 6/V, 3.498 cm³, 292 CV, 8,6–8,9 l/100 km, 200–208 g CO₂/km, cambio automático de 7 velocidades
- E 500: 8/V, 5.461 cm³, 388 CV, 11,1–11,2 l/100 km, 258–260 g CO₂/km, cambio automático de 7 velocidades

A partir del primer trimestre de 2010 estarán a disposición otras motorizaciones:

Motores diésel

- E 200 CDI BlueEFFICIENCY: 4/L, 2.143 cm³, 136 CV, 5,8 – 6,0 l/100 km, 152 - 156 g CO₂/km, cambio manual de 6 velocidades
- E 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY: V6, 2.987 cm³, 231 CV, 7,6–7,7 l/ 100 km, 200–203 g CO₂/km, cambio automático de 7 velocidades

Motores de gasolina

- E 200 CGI BlueEFFICIENCY: 4/L, 1.796 cm³, 183 CV, 7,7* l/100 km, 179* g CO₂/km, cambio manual de 6 velocidades
- E 250 CGI BlueEFFICIENCY: 4/L, 1.796 cm³, 204 CV, 8,0 l/100 km, 185 g CO₂/km, cambio automático de 5 velocidades
- E 350 4MATIC: V6, 3.498 cm³, 272 CV, 10,2–10,3 l/100 km, 238–241 g CO₂/km, cambio automático de 7 velocidades
- E 63 AMG: V8, 6.208 cm³, 525 CV, 12,8 l/100 km, 299 g CO₂, cambio deportivo de 7 velocidades MCT

*datos provisionales

Precios

Modelo	CV	CO2	Consumo l/100 Km	Precio (euros) (imp. incluidos)
E 350 CGI BE * Estate	292	200	8,6	62.400
E 500 Estate	388	258	11,1	78.850
E 220 CDI BE * Estate	170	150	5,7	45.350
E 250 CDI BE * Estate	204	150	5,7	49.350
E 350 CDI BE * Estate	231	185	7,0	58.250

* BlueEFFICIENCY

Gama de modelos

Elegante, desenfadado, o elegante y desenfadado

- **Innovación: sistemas avanzados de asistencia a la conducción y de seguridad**
- **Individualidad: tres líneas, paquete deportivo y paquete exclusivo**

Con el lanzamiento de la nueva Clase E se introdujeron numerosas innovaciones técnicas que no ofrece ningún otro automóvil de esta categoría: desde el sistema de alerta por cansancio hasta el frenado a fondo automático si se detecta peligro agudo de choque por alcance; desde las luces de carretera automáticas hasta el capó activo para protección de peatones

Al mismo tiempo, el nuevo vehículo encarna ya con el equipamiento de serie los valores básicos acreditados de la Clase E, como confort, seguridad y estilo. El equipamiento de serie incluye, entre otros:

- Airbags con dos niveles de activación para el conductor y el acompañante
- Luz de freno adaptativa parpadeante
- Capó activo para protección de peatones con actuadores reversibles
- Sistema antibloqueo de frenos ABS
- Toma para conexión de equipos externos de audio
- Retrovisores exteriores con ajuste eléctrico y calefactables
- Radio Audio 20 CD con sintonizador doble, reproductor de CD y ocho altavoces
- Controlador para manejo de numerosos equipos
- Neumáticos 225/55 R 16
- Servofreno de emergencia
- Sistema de frenos ADAPTIVE BRAKE con función HOLD y ayuda al arranque en pendientes
- Barras longitudinales sobre el techo (negras en el modelo de serie, color aluminio en ELEGANCE y AVANTGARDE)
- Dirección directa (modelos V6 y V8)
- Unidad formada por estor cubreequipajes y red de seguridad
- Piso de carga plegable EASY-PACK y estor cubreequipajes EASY-PACK
- Portón trasero EASY-PACK (con accionamiento electromecánico)
- Alarma antirrobo con protección antirremolque y alarma volumétrica
- Programa electrónico de estabilidad ESP® con sistema de control de tracción ASR
- Display en color en el tablero de instrumentos
- Pretensores de cinturón y limitadores de tensión en los asientos laterales detrás
- Pretensores de cinturón y limitadores de tensión para conductor y acompañante
- Anclajes ISOFIX para silla infantil en los asientos laterales detrás

- Climatizador automático THERMATIC con filtro combinado de carbón activado (E 500: THERMOTRONIC)
- Airbag de rodillas para el conductor
- Caja plegable debajo del piso del maletero
- Reposacabezas activos NECK-PRO
- Llantas de aleación
- Suspensión neumática con regulación automática de nivel en el eje trasero
- Suspensión neumática AIRMATIC (E 500)
- Sistema de alerta por cansancio ATTENTION ASSIST
- Volante multifunción con forro de napa y apliques cromados
- Sistema preventivo de protección de los ocupantes PRE-SAFE®
- Avisador de pérdida de presión en los neumáticos
- Limpiaparabrisas con conexión a intervalos y sensor de lluvia
- Airbags laterales y pelvisbags para conductor y acompañante
- Luz diurna
- Dispositivo manos libres para el teléfono mediante Bluetooth
- Tempomat
- Asientos delanteros con ajuste eléctrico de la altura y de la inclinación de la banqueta y el respaldo
- Cristales calorífugos verdes en todas las ventanillas
- Windowbags
- Cierre centralizado con sensor de impacto

AVANTGARDE

La línea **AVANTGARDE** subraya el carácter moderno y deportivo del Clase E Estate. Esto se logra con detalles adicionales de equipamiento, como por ejemplo:

- iluminación de ambiente en el habitáculo
- faros bixenón con Intelligent Light System
- moldura de acero inoxidable pulido en la línea de cintura
- neumáticos 245/45 R 17
- listones cromados en los laterales y en el paragolpes trasero
- paragolpes delantero de diseño deportivo
- retrovisor interior antideslumbrante automático
- colores especiales para el interior marrón castaño y beige natural con techo interior negro
- cuadro de instrumentos color gris plata claro en diseño deportivo de tubos
- luz diurna de diodos luminosos
- tapizado en combinación de tela y símil de cuero ARTICO
- equipo lavafaros
- asientos con módulos de tapizado rellenos
- armonización deportiva del tren de rodaje con carrocería de menor altura
- parrilla del radiador cromada con tres lamas pintadas en color negro brillante

- molduras de madera de fresno negro brillante (opcional: aluminio cepillado)

ELEGANCE

La línea **ELEGANCE** (de serie en el E 500) hace honor a su nombre y acentúa los rasgos elegantes y clásicos del Estate. Por ejemplo, con los siguientes complementos al equipamiento de serie:

- iluminación de ambiente
- listones cromados en el paragolpes delantero, los laterales y el paragolpes trasero
- faldón delantero con abertura para el aire de color negro y listones cromados
- retrovisor interior antideslumbrante automático
- parrilla del radiador cromada con cuatro lamas pintadas en color plata
- asientos con módulos de acolchado longitudinales
- molduras de madera de raíz de nogal marrón brillante (opcional: ejecución en madera de fresno marrón con poros abiertos)

Paquete deportivo AMG

El paquete deportivo AMG brinda una posibilidad adicional de personalizar el Estate y reforzar su carácter dinámico. El paquete incluye valiosos detalles, la mayoría de los cuales no se ofrecen por separado. Por ejemplo:

- llantas de aleación de 18 pulgadas y cinco radios dobles
- neumáticos 245/40 R 18 (delante, o en todas las ruedas en la versión 4MATIC) y 265/35 R 18 (detrás)
- discos de freno de mayores dimensiones
- volante deportivo de tres radios con forro de napa
- alfombrillas con distintivo AMG
- discos de freno perforados y pinzas de freno con emblema de Mercedes-Benz
- pulsadores de cambio en el volante (en combinación con un cambio automático)
- techo interior de tela color negro (en combinación con la línea de equipamiento AVANTGARDE o con tapizado de color negro)
- tren de rodaje deportivo con carrocería de altura rebajada
- pedales deportivos de acero inoxidable cepillado con tacos de goma negros
- asientos deportivos delante con tapizado de microfibra DINAMICA y símil de cuero ARTICO
- paragolpes delantero y trasero y faldones laterales del kit estético AMG

Paquete exclusivo

Mercedes-Benz ha preparado el paquete exclusivo para los conductores más exigentes. Entre otros detalles, este paquete incluye:

- alfombrillas de velours con banda de cuero nobuk en el color del equipamiento

- volante en cuero y madera
- techo interior, parasoles y revestimiento de los montantes de Alcántara
- tablero de instrumentos y parte superior de las puertas con revestimiento de alta calidad y costuras dobles de adorno
- tapizado de los asientos, apoyabrazos y revestimiento interior de las puertas de napa

Paquetes de equipamiento: combinación de técnicas de confort y seguridad

Ningún otro automóvil de este segmento ofrece una combinación tan amplia y armoniosa de modernos equipos de asistencia a la conducción como la nueva Clase E. Con el fin de que los conductores se beneficien en la mayor medida posible de estas tecnologías, Mercedes-Benz ha reunido determinadas innovaciones de equipos opcionales en paquetes:

- El **paquete de control de carril** incluye el detector de cambio carril y el control de ángulo muerto
- Mercedes-Benz combina en el **paquete de asistencia a la conducción** sistemas que pueden contribuir activamente a evitar accidentes por alcance: el Tempomat con regulación de distancia DISTRONIC PLUS basado en sensores de radar, el servofreno de emergencia PLUS y el sistema de frenado automático PRE-SAFE®. Este paquete de equipamiento incluye también el detector de cambio de carril y el control de ángulo muerto.
- Mercedes-Benz ha configurado el **paquete de iluminación** para los conductores que tienen que viajar con frecuencia de noche. Además de los faros bixenón, el Intelligent Light System y la luz diurna de diodos luminosos, este paquete incluye las innovadoras luces de carretera automáticas.
- Los clientes que buscan más confort a bordo de la Clase E apreciarán el **paquete asientos multicontorno activos**, que incluye los nuevos asientos multicontorno con función de masaje y función dinámica. Los asientos multicontorno con banqueta de longitud variable y cámaras de aire en los apoyos laterales del respaldo se ofrecen como **paquete asientos multicontorno**.
- El **kit de memorias** ofrece asientos con reglaje eléctrico y apoyo lumbar con 4 vías de ajuste para el conductor y el acompañante, incluyendo función de memoria para los asientos, los retrovisores exteriores y la columna de dirección.
- El **paquete de retrovisores** está formado por retrovisores antideslumbrantes automáticos en el interior y en el exterior, así como retrovisores abatibles eléctricos en el exterior.
- El **paquete de protección solar** incluye parasoles extensibles de confort de dos piezas para el conductor y el acompañante y persianillas con accionamiento a mano en las ventanillas traseras.
- El **paquete de protección antirrobo** consta de la alarma antirrobo con alarma volumétrica y una protección antirremolque.

Sensación de amplitud: nuevo techo integral de cristal

El nuevo techo integral de cristal disponible como equipo opcional para el Estate brinda una singular sensación de conducción al aire libre. En comparación con los techos corredizos convencionales, la superficie acristalada es dos veces mayor, con lo que inunda de luz y amplitud el habitáculo. El techo integral de cristal consta de tres elementos: un módulo de cristal fijo delante, una

tapa móvil de cristal en el centro y una tapa de cristal fijo detrás. Por tanto, la superficie de cristal se extiende ópticamente desde el parabrisas hasta el montante trasero.

El techo corredizo desplazable exteriormente puede levantarse (elevable) y desplazarse en sentido longitudinal (corredizo) con ayuda de motores eléctricos. Puede accionarse también desde el exterior, utilizando para ello la llave de encendido electrónica. El derivabrisas se levanta automáticamente en cuanto el módulo móvil de cristal se mueve hacia atrás. De ese modo disminuyen los ruidos originados por el viento y mejora la circulación de aire en el habitáculo. El cristal calorífugo y dos persianas con accionamiento eléctrico protegen de la radiación solar. Las dos persianas están alojadas en el interior del robusto perfil central del techo modular y pueden extenderse al mismo tiempo hacia delante y hacia atrás, y enclavarse en cualquier posición.

Diseño

Así de atractiva puede ser la funcionalidad

- **Vista lateral: rasgos musculosos por delante de las ruedas traseras**
- **Zaga: líneas marcadamente horizontales y llamativos pilotos de diodos luminosos**
- **Habitáculo: materiales de alta calidad y concepto cromático armónico**

El nuevo Estate se presenta ante el observador como un automóvil atlético, seguro y funcional. Es la berlina familiar más grande del segmento de lujo y no tiene por qué ocultarlo. Las formas características de la carrocería denotan autonomía y se basan en el nuevo estilo de Mercedes, iniciado por la Clase S y asumido más

adelante también en la Clase C y en la berlina y el coupé de la Clase E. Uno de sus distintivos es la interacción de superficies cóncavas y convexas, limitadas por aristas dinámicas y superficies estructuradas.

El triunfo de la berlina y el coupé en el certamen AutoBild Design Award 2009 es una demostración del acierto de los diseñadores que han creado las llamativas líneas de la Clase E: más de 100.000 lectores de la revista especializada alemana consideran que el modelo de cuatro puertas es el automóvil más bonito del mundo, y la versión de dos puertas se ha impuesto en la categoría Coupés/Cabrios.

El equipo de 50 especialistas encargado del diseño de la Clase E en Sindelfingen ha desarrollado en paralelo todas las versiones de esta gama de automóviles: un requisito importante para lograr unidad de diseño y soluciones ideales que conjuguen los rasgos de familia con el cariz individual de cada ejecución.

Frontal: nuevo rostro de cuatro ojos, paragolpes diferentes para cada línea

El rostro de cuatro ojos es uno de los atributos característicos de la Clase E de Mercedes-Benz desde hace unos 14 años. El nuevo miembro de la familia asume este diseño en una forma actualizada. Los diseñadores de Mercedes han sustituido los faros ovalados de las series anteriores por elementos rectangulares. Tanto de día como noche, la llamativa forma de los faros es el rasgo más importante de la nueva generación de la Clase E.

El paragolpes se integra en el cuerpo de la carrocería con la misma perfección que los faros y completa la impresión general armoniosa del frontal. Las dinámicas líneas que apuntan hacia el exterior, la forma acusada de los perfiles aerodinámicos en la sección inferior y la ancha abertura para el aire en el paragolpes refuerzan la presencia distinguida del Estate y contribuyen a una impresión general más ancha y más atlética que hasta ahora.

Estos y otros elementos de diseño se utilizan como rasgos distintivos de las diferentes líneas de acabado y ayudan a acentuar su carácter independiente. Por ejemplo: la línea AVANTGARDE cuenta con un paragolpes delantero de diseño deportivo, con una amplia abertura inferior para entrada de aire con rejilla negra en estructura de rombos, como la utilizada habitualmente en los modelos deportivos. Por consiguiente, presenta un aspecto más ancho y más atlético que la línea ELEGANCE. La luz diurna de diodos luminosos, integrada de forma original en un travesaño, subraya esta impresión; este elemento forma parte del equipamiento de serie del modelo AVANTGARDE, al igual que el Intelligent Light System con faros bixenón.

Otro rasgo distintivo de las distintas líneas de equipamiento es la parrilla del radiador cromada: este elemento cuenta con tres lamas de color negro brillante en el modelo AVANTGARDE, mientras que la línea ELEGANCE sale de fábrica con cuatro lamas pintadas en color plata metalizado. En los modelos con equipamiento de serie, las tres lamas de la parrilla del radiador tienen color gris roca.

Perfil inconfundible: los pilotos traseros penetran en la vista lateral

La vista lateral contiene muchos elementos nuevos y no deja lugar a dudas de la identidad del nuevo Estate. Las molduras de color negro brillante restan protagonismo a los montantes centrales y traseros, y la superficie de las ventanillas laterales constituye una unidad óptica. Todos estos elementos configuran un arco dinámico, formado por el esbelto montante delantero, la tersa línea del techo y el montante del maletero, que se estrecha hacia abajo y se apoya visiblemente sobre la atlética línea de cintura del Estate. La línea inferior alta de las ventanillas es otro elemento del nuevo canon de diseño de Mercedes, que aumenta la sensación de seguridad de los ocupantes.

La singular conformación de los faldones laterales, más discreta en el centro y realizada con una arista en dirección a los pasarruedas, refuerza la expresividad de la vista lateral. A esto contribuye especialmente el musculoso resalte en la parte posterior, por delante de las ruedas traseras. Este elemento acentúa además el parentesco con la Clase E Berlina, que cuenta con un elemento de diseño similar en la aleta trasera, como reminiscencia de su modelo precursor, el Mercedes «Ponton» de 1953.

Zaga: líneas horizontales y alta funcionalidad

Uno de los fines de los diseñadores de Mercedes que han configurado la zaga era expresar ópticamente la gran funcionalidad del Estate. A este fin se han acentuado las líneas horizontales, como la banda formada por los pilotos traseros y el listón asidero cromado. El cristal de la luneta trasera cubre el marco del portón trasero, acentuando también de ese modo los rasgos horizontales. La amplia abertura para introducir el equipaje penetra en el paragolpes.

Los nuevos pilotos traseros de diodos luminosos constan de dos piezas, que constituyen una unidad óptica desde las paredes laterales hasta el portón trasero. Tanto de día como de noche, el di-

seño especial de los pilotos traseros es un rasgo que permite identificar al Clase E Estate. Algunas cámaras de los pilotos están iluminadas o retroiluminadas ingeniosamente para reforzar el efecto tridimensional y señalar de noche la presencia inconfundible del Estate. El perfil ondulado de los pilotos traseros recuerda a la forma nervada de los pilotos traseros a prueba de suciedad que celebraron su debut en la Clase S del año 1972.

www.micoche.com

Habitáculo: armonía cabal y una generosa sensación de amplitud

Las pautas de diseño del exterior se prolongan en el interior. Los diseñadores han velado por una armonía perfecta en todos los detalles, incluyendo el maletero. Por ejemplo, se ha asumido el concepto cromático básico: el techo interior claro subraya las impresionantes dimensiones del espacio de carga. La línea inferior de las ventanillas de color oscuro, en contraste con el color del equipamiento interior, abarca el habitáculo completo y recuerda a distancia a un lazo que envuelve la totalidad del interior, incluyendo el portón trasero.

El maletero está revestido con moqueta de alta calidad, al igual que las paredes laterales y los respaldos de los asientos traseros. En función del equipamiento elegido, se añaden pequeñas redes portaobjetos en las cavidades detrás de los pasarruedas, o compartimentos cerrados detrás de los revestimientos laterales: por ejemplo, para el cargador de CD. El estor cubreequipajes con red de seguridad de serie está disponible en los tres colores del equipamiento interior. Un elemento brillante es el revestimiento de acero inoxidable del borde de carga, que protege además el borde de golpes y arañazos al introducir el equipaje.

En líneas generales, el habitáculo del Estate da una especial sensación de amplitud y generosidad. Esto se debe sobre todo a las llamativas molduras de adorno de madera noble o aluminio de acabado cuidado y la integración precisa de los difusores de ventilación. Gracias a la transición exacta de formas y materiales entre el tablero de instrumentos y los revestimientos de las puertas, el conductor y el acompañante se ven rodeados por las nobles molduras.

Esta sensación, que puede expresarse en un ¡Bienvenido a casa!, se expresa sobre todo en el empleo de materiales naturales, como la madera y el cuero. Los clientes tienen a su disposición cuatro enchapados de madera acabados con precisión artesanal:

Equipamiento de serie eucalipto brillante

- **ELEGANCE** raíz de nogal marrón brillante o bien, como opción, fresno marrón de poros abiertos
- **AVANTGARDE** fresno negro brillante

Si se prefiere acentuar el carácter deportivo y moderno del vehículo, pueden sustituirse las maderas nobles por las molduras opcionales de aluminio de alta calidad. En la ejecución de serie, Mercedes-Benz ofrece este metal con superficie grabada; en los modelos de la línea AVANTGARDE se incorporan como equipo opcional molduras de aluminio con superficie cepillada. Las molduras de madera o de aluminio ocupan una gran superficie en el habitáculo. Junto a los grandes elementos en el tablero de instrumentos y en el revestimiento interior de las puertas, el Estate cuenta con un segundo nivel de molduras, que revalora la sección delantera del revestimiento del túnel y los apoyabrazos en las puertas. En los vehículos de las líneas ELEGANCE y AVANTGARDE, la unidad de mandos del climatizador automático de serie está engarzada por una pieza de madera noble.

El cuero es el segundo material natural que contribuye a crear un ambiente de bienestar a bordo. Este noble acabado forma parte del equipamiento de serie, pues el volante multifunción y la palanca de cambios cuentan con un forro de napa fina. Los asientos con tapizado de cuero están disponibles como equipo opcional. En combinación con el paquete exclusivo se puede encargar una tapicería de napa para los asientos, los apoyabrazos y los paneles centrales de las puertas. El cuadro de instrumentos refleja igualmente las diferencias en el carácter de las distintas líneas: en la ejecución de serie y en la línea ELEGANCE, los instrumentos redondos engarzados por aros cromados y con iluminación en color blanco están dispuestos sobre una superficie básica negra. El puesto de conducción del modelo AVANTGARDE se distingue por una moldura de color plata mate y tubos profundos cortados en oblicuo que definen el marco elegante y deportivo de los instrumentos. Finos aros cromados en el frontal subrayan la impresión de calidad de las dos versiones del puesto de conducción.

Habitáculo y funcionalidad

Un entorno de ensueño, adaptable con facilidad

- **Abrir y cerrar el portón trasero con mando eléctrico de serie**
- **Más espacio todavía: ampliación sencilla del maletero**
- **Todo en su lugar: práctico piso de carga plegable, nueva caja plegable**

Mayor batalla, ancho de vía más amplio y mayor anchura exterior: estas tres cotas explican el aumento de la habitabilidad en el interior del Estate. Se han incrementado en numerosos aspectos las dimensiones ya generosas del modelo antecesor en la parte trasera y en el maletero. Dos ejemplos para las plazas traseras: la anchura entre codos detrás ha aumentado en 51 a un total de 1.505 milímetros. También se ha incrementado la altura hasta el techo en los modelos equipados con el amplio techo corredizo elevable: 46 milímetros adicionales hasta un total de 1.010, una cota casi tan generosa como en las versiones sin techo corredizo (1.012 mm). Como opción puede convertirse al Clase E Estate en un modelo de siete plazas: con la tercera fila de asientos para el maletero, formada por dos asientos extensibles para niños.

El volumen del maletero es 695 litros en posición normal, y puede ampliarse a 1.950 litros abatiendo el respaldo trasero y cargando equipaje hasta el techo. Además del volumen del maletero, otras cotas relevantes para la práctica que atestiguan la competencia de Mercedes-Benz en el desarrollo de modelos combi son la altura del borde de carga (57,2 cm) y la longitud de carga detrás de los asientos delanteros (más de dos metros).

Más confort de manejo: respaldo trasero abatible, estor cubreequipajes con red de seguridad

Comencemos con lo más destacado de la gestión del espacio de carga: a la hora de introducir equipaje en el vehículo desde detrás, es posible abrir automáticamente el portón trasero EASY-PACK, que se monta de serie, pulsando un botón en la llave o presionando el asidero. El innovador sistema «quickfold» permite abatir el respaldo trasero dividido en proporción 1/3:2/3 desde el espacio de carga, accionando asideros en los montantes del maletero, o desde las puertas traseras, mediante manillas en los montantes traseros. Para ello no hay que plegar ni abatir los reposacabezas o las banquetas de los asientos traseros. El resultado es una superficie de carga plana. Un aspecto muy práctico: los respaldos pueden abatirse individualmente, a la derecha o a la izquierda, o conjuntamente. Ello permite viajar con pasajeros en el asiento trasero mientras se transportan objetos largos o voluminosos.

También es más sencillo el manejo del estor cubreequipajes con red de seguridad incorporado de serie. Por primera vez, este equipo se sujeta a la estructura de la carrocería en la línea inferior de las ventanillas, de manera que es más fácil de desmontar y montar desde distintas posiciones,

tanto el maletero como el habitáculo. Además, no impide que puedan abatirse los respaldos traseros.

El equipamiento de serie incluye seis robustas argollas de sujeción y ganchos extensibles para bolsas a ambos lados del maletero. En los asideros del portón trasero se han conformado dos ganchos adicionales que pueden utilizarse para colgar ropa mientras está abierto el portón.

Soluciones prácticas para el espacio de carga: el sistema EASY-PACK

El sofisticado sistema EASY-PACK asegura una gestión ejemplar del espacio de carga. El equipamiento de serie incluye cinco componentes de gran utilidad:

- Portón trasero EASY-PACK: con accionamiento electromecánico, que facilita considerablemente la carga y descarga del maletero. Basta con pulsar una tecla en la llave o accionar el pulsador en el portón para que se abra o se cierre automáticamente. Pulsando una tecla en la llave puede limitarse el ángulo de apertura en cualquier posición en el tercio superior del desplazamiento: una función importante, por ejemplo, en garajes bajos. Este ángulo máximo de apertura puede programarse utilizando el interruptor en el portón trasero.
- Piso de carga plegable EASY-PACK: debajo del maletero se dispone de un compartimento con una capacidad máxima de 132 litros (modelos con Tirefit). El piso de carga plegable puede elevarse y puede enclavarse a distintas alturas para utilizar con variabilidad este compartimento. De ese modo se pueden obtener unos centímetros adicionales decisivos: por ejemplo, a la hora de transportar plantas delicadas en posición vertical en el maletero. En las líneas ELEGANCE Y AVANTGARDE, el segundo plano de carga está dividido en prácticos compartimentos. En la versión básica se ofrece este equipo como opción en combinación con el kit de sujeción EASY-PACK.
- Estor cubreequipajes EASY-PACK: al abrir el portón trasero, el estor se desplaza automáticamente hacia arriba para facilitar la colocación y extracción del equipaje. El estor se cierra por sí mismo de nuevo al cerrar el portón.
- Protección del borde de carga EASY-PACK: una esterilla de protección que se coloca fácilmente por encima del borde de carga de acero inoxidable y sobre la parte superior del paragolpes, y se sujeta en el interior al piso de carga por medio de un listón magnético. Este equipo evita que pueda ensuciarse o rayarse el borde de carga, o que el cliente se manche la ropa al introducir equipaje. Muy práctica también durante las vacaciones de invierno para calzarse las botas de esquí. La protección del borde de carga se ofrece como opción junto con las guías para el maletero del kit de sujeción EASY-PACK.
- Caja plegable EASY-PACK: la caja plegable de serie se conserva en un compartimento especial por debajo del piso de carga plegable en todas las versiones con segundo nivel en el

maletero. Puede abrirse en pocos segundos y utilizarse para transportar con seguridad pequeños objetos: por ejemplo, al ir de compras.

Otra solución inteligente disponible como opción:

- Kit de sujeción EASY-PACK: formado por varios componentes, como guías de aluminio, una barra telescópica y una correa enrollable, que permiten dividir el maletero en sentido transversal o en diagonal. De ese modo es posible asegurar objetos pequeños y grandes en el maletero. Además, el kit de sujeción impide que los bultos del equipaje, bolsas de la compra y otros objetos puedan deslizarse de un lado a otro durante la marcha. El kit de sujeción EASY-PACK incluye la protección del borde de carga. Si no se precisan determinados componentes del kit, pueden conservarse ordenadamente en una bolsa especial en el segundo plano de carga, por debajo del piso plegable del maletero.

Seguridad activa

Siempre alerta

- **Despertador: detector de cansancio ATTENTION ASSIST**
- **De cerca y de lejos: regulación de distancia DISTRONIC PLUS**
- **Parada segura: freno PRE-SAFE® con frenada a fondo automática**

Junto a tecnologías acreditadas como el ABS, el ESP® y el servofreno de emergencia, en la Clase E se incorporan unos doce sistemas de asistencia a la conducción nuevos o perfeccionados, que ayudan a evitar accidentes de tráfico o

al menos a disminuir su gravedad. Si se encarga el Estate con enganche para remolque, el vehículo se equipa de serie con la función de estabilización de remolques. Esta ampliación del ESP reconoce oscilaciones pendulares críticas del conjunto de carretera por medio de la señal de velocidad de guiñada del vehículo. En ese caso, realiza intervenciones individuales en los frenos del Estate para recuperar la estabilidad.

La protección de los ocupantes del nuevo Clase E Estate comienza antes del accidente. Esta es la tarea de PRE-SAFE®, un invento de Mercedes que forma parte del equipamiento de serie. Si existe un peligro inminente de accidente, el sistema activa medidas preventivas de protección, con el fin de que los cinturones de seguridad y los airbags puedan desarrollar la máxima acción de protección durante la colisión. La detección previa de un accidente inminente es posible gracias a la filosofía de PRE-SAFE®, una sinergia razonable de seguridad activa y pasiva. Este equipo está conectado en red con el servofreno de emergencia y con el programa electrónico de estabilidad ESP®, cuyos sensores pueden detectar situaciones críticas de conducción y envían en milisegundos la información correspondiente a las unidades de control electrónicas. PRE-SAFE® utiliza también los datos de estos sensores.

El sistema utiliza por primera vez la información de los sensores de radar de corto alcance instalados en el paragolpes delantero (equipo opcional) para pretensar en última instancia los cinturones delanteros antes de un accidente inminente, a fin de reducir los esfuerzos que tienen que soportar el conductor y el acompañante a causa del impacto. La protección preventiva de los ocupantes interviene al frenar a fondo, o si se detecta una aceleración transversal elevada:

PRE-SAFE® en frenadas de emergencia	PRE-SAFE® por aceleración transversal elevada*
Se tensan mediante motores eléctricos los cinturones de seguridad del conductor y el acompañante.	Se cierran las ventanillas laterales delante y detrás.
Se modifica la posición longitudinal y	Se cierra el techo corredizo**.

la inclinación de la banqueta y el respaldo del asiento del acompañante con reglaje eléctrico**, ajustando cotas más favorables para proteger al ocupante.	
--	--

*además de las medidas indicadas para frenadas de emergencia.

**opcional

La Clase E es también en muchos otros ámbitos de la seguridad un socio «inteligente» con radar, cámaras y sensores que le permiten ver, reaccionar con reflejos adecuados e intervenir por propia iniciativa. Resumen de los sistemas de asistencia a la conducción:

ABS	Equipo de serie: ayuda a conservar la maniobrabilidad de la Clase E al frenar.
ESP®	Equipo de serie: reduce el riesgo de derrape y estabiliza el vehículo. Con función de estabilización de remolque en combinación con enganche para remolque.
Servofreno de emergencia	Equipo de serie: pone inmediatamente a disposición la amplificación máxima del servofreno al frenar en situaciones de emergencia.
Luz de freno adaptativa	Equipo de serie: al frenar a fondo en situaciones de peligro, las luces de freno parpadearán para advertir a los demás conductores.
Sistema de alerta por cansancio ATTENTION ASSIST	Equipo de serie: utiliza señales de los sensores para detectar síntomas de cansancio del conductor y advertirle.
Intelligent Light System	Equipo opcional: incluye cinco funciones de alumbrado para situaciones típicas de conducción y climáticas: • luz para carretera • luz para autopista • luz antiniebla ampliada • luces activas • luz de giro
Luces de carretera automáticas	Equipo opcional: regulan la distribución de las luces en función de la situación del tráfico. Con ello es posible aumentar el alcance de las luces, a un máximo de 300 metros. Si el sistema detecta otros vehículos circulando

	en el mismo sentido o en sentido contrario, adapta de forma progresiva el alcance de las luces de manera que el cono luminoso se extinga antes de deslumbrar a otros conductores.
Detector de cambio de carril	Equipo opcional: detecta las marcas delimitadoras de la calzada y advierte al conductor si tiende a salirse por inadvertencia de su carril. El detector de cambio de carril utiliza una cámara en el interior del parabrisas, que detecta las marcas de la calzada evaluando las diferencias de contraste entre el asfalto y las líneas delimitadoras.

Indicador del límite de velocidad	Equipo opcional: una cámara reconoce las señales de tráfico indicadoras de una limitación de velocidad y muestra el límite vigente en un display.
Control de ángulo muerto	Equipo opcional: supervisa mediante sensores de radar el área situada a los lados y por detrás del Clase E y advierte al conductor si existe otro vehículo en el ángulo muerto del retrovisor.
DISTRONIC PLUS	Equipo opcional: utiliza señales de radar y mantiene automáticamente la separación ajustada respecto al vehículo delantero, advirtiéndolo al conductor si la distancia disminuye de forma repentina.
Servofreno de emergencia PLUS (forma parte de DISTRONIC PLUS)	Equipo opcional: utiliza sensores de radar para detectar el riesgo de un accidente inminente por alcance y calcula la asistencia necesaria en el servofreno para evitar la colisión.
Freno PRE-SAFE® (forma parte de DISTRONIC PLUS)	Equipo opcional: frena por sí mismo a la Clase E si el conductor no reacciona ante un peligro agudo. Esto se lleva a cabo en dos etapas: unos 1,6 segundos antes del momento calculado para el impacto, y después de tres advertencias acústicas, el sistema frena por sí mismo con fuerza parcial, reteniendo el vehículo con un 40% de la potencia máxima

	de frenado. Mediante el frenado parcial automático, el conductor recibe una señal adicional claramente apreciable, que le invita a actuar. Si pisa inmediatamente el freno, dispone de la fuerza máxima de frenado. Si manobra para evitar el obstáculo, es posible que logre impedir en última instancia el impacto. Si el conductor sigue sin reaccionar después del frenado parcial automático, el freno PRE-SAFE® activa la potencia máxima de frenado unos 0,6 segundos antes del impacto inevitable. Con este frenado a fondo se pretende aliviar en la medida de lo posible la gravedad del siniestro.
Dispositivo de ayuda para aparcar	Equipo opcional: sensores de ultrasonido miden durante la marcha la longitud de los huecos para aparcar, y el display muestra instrucciones para estacionar con seguridad el vehículo.
PRE-SAFE®:	Equipo de serie: si se detecta un accidente inminente, se toman medidas preventivas para proteger a los ocupantes.

Seguridad pasiva

Preparado para todo

- **Nuevo: airbag delante para la cadera y limitador de tensión adaptativo detrás**
- **Inteligente: el capó activo mejora la protección de los peatones**

Una bolsa de deporte en la parte de atrás del maletero parece un objeto inofensivo. Pero, de pronto, una frenada a fondo convierte este bulto no asegurado en un peligroso proyectil, que sale despedido hacia delante y pone en peligro a los pasajeros. La mayoría de los conductores no conocen las inmensas fuerzas que actúan al frenar a fondo y, más especialmente, en un accidente. Por ejemplo: durante un accidente a 55 km/h, una maleta de 20 kilogramos ejerce sobre el respaldo del asiento trasero una fuerza equivalente a un peso de más de 600 kilogramos. De ahí la importancia vital que tienen las medidas para asegurar el equipaje en el maletero de los modelos Estate, con un espacio de carga amplio y una gran versatilidad como vehículo para la familia y el tiempo libre. Los ingenieros de Mercedes han prestado atención a este tema en el desarrollo del nuevo Clase E Estate.

Algunos ejemplos

- El estor cubreequipajes con red de seguridad que forma parte del equipo de serie se sujeta a la estructura básica de la carrocería. La red puede sujetarse detrás de la primera y de la segunda fila de asientos. Un trinquete de bloqueo asegura que no puedan penetrar objetos en la zona de los ocupantes con independencia de la posición.
- Mercedes-Benz monta asientos traseros con respaldos mucho más robustos que lo que exige la legislación.
- La nueva función freno PRE-SAFE (equipo opcional) ayuda a reducir las consecuencias negativas de un maletero desordenado en situaciones de emergencia. El sistema inicia automáticamente un frenado parcial con un 40% de la potencia de frenado máxima del sistema: con ello, la mercancía se apoya por sí misma contra el respaldo del asiento trasero y asume la posición ideal si llega a producirse la colisión.

Consejos importantes para asegurar el equipaje a bordo del automóvil:

Las situaciones peligrosas resultan del desplazamiento de la carga: tanto al tomar curvas con rapidez como al pisar el freno a fondo y, muy especialmente, en caso de accidente.

- Colocar las piezas más pesadas del equipaje directamente detrás del banco trasero. Esta disposición mejora además la distribución de peso entre los dos ejes del vehículo y por tanto la estabilidad en carretera.
- No dejar huecos al colocar el equipaje: situar los objetos en el maletero de modo que no exista

- Las seis argollas de sujeción que forman parte del equipamiento de serie permiten amarrar con seguridad el equipaje en el maletero. El piso de carga plegable y el sistema de gestión del espacio de carga EASY-PACK ayudan también a transportar objetos de todo tipo con comodidad y seguridad.

Materiales: un 78% de las planchas son de acero de alta resistencia

En comparación con el modelo precedente, los ingenieros de Mercedes han ampliado las zonas de deformación controlada en el frontal y en la zaga del nuevo Clase E Estate y han optimizado el flujo de las fuerzas. La zona de deformación delantera consta de cuatro planos de impacto independientes, que permiten distribuir las fuerzas en una mayor superficie y conducir las en torno al habitáculo:

El habitáculo de seguridad posee una estructura prácticamente indeformable, tanto durante choques frontales o por alcance como en colisiones laterales o en caso de vuelco. Es decir, los ocupantes disponen de un entorno intacto, incluso después de accidentes a alta velocidad.

Los componentes más importantes de la estructura de la zaga son largueros de varias piezas y un robusto travesaño de acero de alta resistencia. Un perfil de sombrero de aluminio extrusionado entre la pieza central de la zaga y el alojamiento de la rueda de repuesto aumenta la rigidez de la estructura. A pesar de la mayor anchura de la abertura del portón trasero, ha aumentado la rigidez de la zaga en comparación con el modelo anterior. Esto se debe al alojamiento de acero para la rueda de repuesto, tirantes adicionales en diagonal por debajo del piso del maletero y largueros traseros con sección cerrada en toda su longitud. El piso de acero del alojamiento de la rueda de repuesto se refuerza con una segunda pieza de chapa para aumentar la resistencia. Como es habitual en los modelos de Mercedes-Benz, el depósito de combustible se encuentra en una posición protegida por debajo del asiento trasero: es decir, por delante del eje trasero y fuera de la zona afectada por una posible colisión.

Mercedes-Benz recurre en medida creciente a las aleaciones de acero de alta y muy alta resistencia a la hora de fabricar las carrocerías de sus vehículos. Este material conjuga mínimo peso con máxima resistencia y resulta por tanto imprescindible para poder cumplir las severas exigencias de durabilidad y seguridad. Más de tres cuartos de las chapas de la carrocería básica del nuevo Clase E Estate son de acero de este tipo. La resistencia de la carrocería a la torsión ha aumentado en un 50% en comparación con el modelo antecesor.

El estudiado concepto de materiales de Mercedes contempla también la utilización precisa de aluminio y materiales sintéticos. Ambos tipos de material contribuyen a reducir peso. Por ejemplo: el soporte delantero, el capó, las aletas delanteras, y los tirantes del túnel de transmisión del nuevo Estate son de aluminio.

Protección de los peatones: capó activo de serie

La protección de los involucrados más débiles en un posible accidente ha asumido siempre un papel importante en el desarrollo de los turismos de Mercedes. Desde hace años, los modelos con la estrella utilizan tecnologías que protegen a los peatones: carrocerías con superficie lisa, paragolpes que absorben energía de impacto, manillas enrasadas en las puertas, parabrisas de cristal laminado, retrovisores exteriores abatibles y limpiaparabrisas ocultos bajo la chapa del capó.

Una novedad en el programa de protección de serie es el capó activo para protección de los peatones, que aumenta el espacio disponible para la deformación controlada y reduce por tanto el riesgo de lesiones personales. Si tiene lugar un impacto con un peatón, los sensores lo comunican a la unidad electrónica de control, que activa inmediatamente dos electroimanes en las bisagras del capó. Estos actuadores desprenden el enclavamiento, de modo que la parte posterior del capó se eleva 50 milímetros. Todo ello sucede en pocas fracciones de segundo.

Sistemas de retención: nueve airbags de serie

El nuevo Clase E Estate cuenta con un equipamiento de seguridad más amplio que su antecesor: nueve airbags de serie, cuatro pretensores de cinturón con limitadores de tensión y reposacabezas activos NECK-PRO para el conductor y el acompañante. El conjunto de bolsas de aire que pueden inflarse en milisegundos en caso de accidente incluye dos airbags con activación selectiva para el conductor y el acompañante, un airbag de rodillas para el conductor, dos airbags laterales en los respaldos delanteros y dos windowbags de gran superficie, que se extienden por delante de las ventanillas laterales durante un choque lateral, desde el montante delantero hasta el trasero. Por primera vez se montan también airbags para la cadera de los ocupantes de los asientos delanteros, que reducen los esfuerzos en esta zona del cuerpo durante una colisión lateral. Como opción están disponibles airbags laterales para las plazas traseras.

Limitadores de tensión adaptativos en las plazas traseras

Otra innovación en el campo de la seguridad: Mercedes-Benz ofrece por primera vez como equipo opcional limitadores de tensión adaptativos para los cinturones de seguridad en las plazas traseras. Estos limitadores adaptan su intervención a la anatomía de los ocupantes. El sistema evalúa la extensión de la correa al colocarse el cinturón de seguridad y determina la estatura del ocupante del asiento trasero. De ese modo, puede adaptar la función de protección. Si se trata de pasajeros de cierta envergadura, se activa de inmediato la fuerza máxima de retención. En cambio, si se detecta un pasajero más pequeño, se ajusta una fuerza de tensado menor.

Además del sistema de anclajes ISOFIX para silla infantil incorporado de serie, también se ofrecen para el nuevo Estate asientos infantiles integrados en la banqueta del asiento trasero, dimensionados para niños de 22 meses a 12 años. Para utilizarlos basta con levantar la banqueta del asiento infantil, tirando de un asa, y enclavarla en la posición elevada. Reposacabezas laterales completan la acción del asiento infantil integrado y protegen la cabeza en caso de colisiones laterales. Se sujetan a los tubos de soporte de los reposacabezas de serie.

www.micoche.com

Motores

Menos cilindrada, más potencia y eficiencia

- **Diez propulsores de 136 a 535 CV en la gama de modelos**
- **Motores diésel y de gasolina con numerosas innovaciones**
- **Todos los motores satisfacen la exigente normativa de gases de escape EU5**

«Más potencia y placer de conducción junto con menos consumo» es el lema del elenco de motores para el nuevo Estate. Los motores nuevos o perfeccionados brindan con una cilindrada más pequeña más potencia que los anteriores propulsores y conjugan estas prestaciones con cotas de consumo más propias de los modelos de la clase compacta.

El acierto de esta estrategia se muestra por ejemplo en el nuevo motor diésel de cuatro cilindros del E 250 CDI BlueEFFICIENCY: este motor con 2,2 litros de cilindrada desarrolla 204 CV y un par motor máximo de 500 Nm, es decir, 7% más potencia y 25% más par que el motor diésel V6 de tres litros del anterior E 280 CDI, y precisa al mismo tiempo **21% menos combustible**: tan sólo 5,7 litros cada 100 kilómetros (consumo mixto en el ciclo normalizado europeo). Por tanto, es mucho más económico que los modelos equiparables en esta categoría de potencia.

Las emisiones de CO₂ de los nuevos modelos diésel de cuatro cilindros son 150 gramos por cilindro y, por tanto, **hasta 21% inferiores a los valores** del antecesor con técnica CDI. Del mismo modo que en el capítulo de las emisiones de dióxido de carbono, los motores de la nueva Clase E han dado también un paso adelante en cuanto a las emisiones contaminantes: todos los propulsores satisfacen los valores límite de la directiva EU5, hasta 80% más severos que la norma vigente en la actualidad.

Motores diésel: nuevo grupo de cuatro cilindros, seis cilindros optimizado

En la fecha de lanzamiento del Estate, el nuevo **motor CDI de cuatro cilindros** está disponible en dos versiones de potencia: con 170 CV y con 204 CV. El consumo de combustible es 5,7 litros cada 100 kilómetros y las emisiones de CO₂ 150 gramos por kilómetro (valores mixtos en el ciclo normalizado europeo). En el primer trimestre de 2010 se añadirá un nuevo modelo, el E 200 CDI con 136 CV.

Los nuevos motores convencen por su nivel de potencia, la respuesta espontánea al acelerador, la elevada capacidad de aceleración y una suavidad de marcha poco habitual en un motor de cuatro cilindros en línea. A esto se suma una agilidad sobresaliente, que se refleja en prestaciones extraordinarias: la aceleración de 0 a 100 km/h en el E 250 CDI BlueEFFICIENCY dura solamente 7,8 segundos. El E 220 CDI BlueEFFICIENCY con una potencia nominal de 170 CV alcanza la cota de 100 km/h a vehículo parado en 8,8 segundos.

Con esta generación de motores de cuatro cilindros introduce Mercedes-Benz la cuarta generación de la acreditada inyección directa *common rail*. Distintivos importantes de esta técnica son la presión máxima en el rail, que ha aumentado en 400 hasta un total de 2.000 bares, nuevos inyectores piezoeléctricos y un sistema de sobrealimentación por turbocompresor doble, que Mercedes-Benz implementa por primera vez en un motor diésel de serie para turismos. El módulo compacto del nuevo sistema de sobrealimentación de dos etapas consta de un turbocompresor pequeño de alta presión y uno grande de baja presión. Los dos grupos están dispuestos en serie, y cada uno de ellos dispone de una turbina y un compresor accionado por ésta. Esto permite alcanzar una presión de sobrealimentación ideal en la gama baja de revoluciones.

El **motor diésel V6** de la nueva Clase E es igualmente uno de los propulsores diésel más modernos existentes en el mercado, y ofrece en comparación con otros motores cotas muy elevadas de potencia, confort y placer de conducción. Esto se debe sobre todo a la extraordinaria característica de par, con una cota máxima de 540 Nm. El par máximo está disponible entre las 1.600 y las 2.400 rpm. Esto garantiza una agilidad ejemplar durante la puesta en marcha, así como alta elasticidad en la gama mediana de velocidad. El E 350 CDI BlueEFFICIENCY (231 CV) acelera en 7,2 segundos de 0 a 100 km/h.

Pese al aumento de la potencia y el par motor, el consumo de combustible ha disminuido a unos 7,0-7,3 litros cada 100 kilómetros (ciclo normalizado europeo). En correspondencia, las emisiones de CO₂ son de 185-192 gramos por kilómetro. El cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC forma parte del equipamiento de serie del E 350 CDI BlueEFFICIENCY.

Los ingenieros de Mercedes han optimizado en numerosos detalles la técnica del motor diésel V6. En concreto, han reducido la relación de compresión, de 17,7 a 15,5 y han añadido un turbocompresor mejorado con un sistema de recirculación de los gases de escape con refrigeración inter-

media más eficiente, canal de bypass conmutable, sistema de precalentamiento cerámico, inyectores modificados y sistema de admisión de aire actualizado.

Resumen de la gama de motores diésel:

	E 200 CDI Blue-EFFICIENCY*	E 220 CDI Blue-EFFICIENCY*	E 250 CDI Blue-EFFICIENCY*	E 350 CDI Blue-EFFICIENCY	E 350 CDI 4MATIC Blue-EFFICIENCY
Motor/cilindros	diésel/4 cilindros en línea	diésel/4 cilindros en línea	diésel/4 cilindros en línea	diésel/V6	diésel/V6
Cambio de serie	manual de 6 velocidades	manual de 6 velocidades	manual de 6 velocidades	automático de 7 velocidades	automático de 7 velocidades
Cilindrada	2.143 cm ³	2.143 cm ³	2.143 cm ³	2.987 cm ³	2.987 cm ³
Potencia nominal	136 CV	170 CV	204 CV	231 CV	231 CV
Par motor máximo	360 Nm a 1.600-2.600 rpm**	400 Nm a 1.400-2.800 rpm	500 Nm a 1.600-1.800 rpm	540 Nm a 1.600-2.400 rpm	540 Nm a 1.600-2.400 rpm
Consumo de combustible**	5,8-6,0 l/100km***	5,7-5,8 l/100 km	5,7-5,8 l/100 km	7,0-7,3 l/100 km	7,6-7,7 l/100 km
Emisiones de CO ₂ ****	152-156 g/km***	150-153 g/km	150-153 g/km	185-192 g/km	200-203 g/km
normativa de gases de escape	EU5	EU5	EU5	EU5	EU5

*valores para la versión con cambio manual; **consumo mixto de combustible en el nuevo ciclo normalizado europeo;

valores provisionales; *en el nuevo ciclo normalizado europeo

Motores de gasolina: motores CGI y un ocho cilindros optimizado

La designación de los modelos de gasolina de cuatro y seis cilindros para el nuevo Clase E Estate lleva el acrónimo CGI. Estas tres letras indican que Mercedes-Benz apuesta en estos modelos por la inyección directa de gasolina, una tecnología clave para lograr progresos importantes en la reducción del consumo de combustible.

En comparación con la inyección convencional en el canal de admisión, la inyección directa de combustible permite operar con una mayor **compresión** y alcanzar por consiguiente un mayor **rendimiento** termodinámico. Las ventajas son palpables para el cliente a la hora de repostar: el nuevo motor de cuatro cilindros de inyección directa de la Clase E precisa hasta 18% menos combustible que los motores comparables de la serie anterior. En el E 250 CGI BlueEFFICIENCY (204 CV), Mercedes-Benz ha sustituido el anterior motor V6 con 2,5 litros de cilindrada por un cuatro cilindros con 1,8 litros de cilindrada, y ha logrado a pesar de ello **aumentar el par motor** en más de un 26%. Este resultado muestra otra estrategia de desarrollo de Mercedes para el futuro: el recurso a la turbocompresión en los motores de baja cilindrada.

Mercedes-Benz equipa de serie al E 250 CGI BlueEFFICIENCY con un cambio automático de cinco velocidades. El E 200 CGI BlueEFFICIENCY con cambio manual de seis velocidades incluye en el equipamiento de serie la **función de parada y arranque ECO-Start**. Este sistema desconecta automáticamente el motor al ralentí y aporta una importante contribución a la disminución del consumo de combustible.

La propulsión del nuevo **E 350 CGI BlueEFFICIENCY** corre a cargo del primer motor de gasolina del mundo con inyección directa guiada. El grupo de seis cilindros desarrolla 292 CV y pone a disposición del cambio un par motor máximo de 365 Nm a partir de las 3.000 rpm. La ventaja decisiva del seis cilindros se debe al llamado modo estratificado, en el que el propulsor opera con exceso de aire y, por tanto, **con bajo consumo**. Gracias a la moderna tecnología de este motor, el consumo de combustible en el ciclo normalizado europeo disminuye a una cota de 8,6 a 8,9 litros cada 100 kilómetros (consumo mixto) y es por tanto hasta 1 litro menor que en el modelo antecesor. Además, el propulsor CGI conjuga rentabilidad y compatibilidad medioambiental con una exclusiva vivencia de **conducción**: el E 350 CGI BlueEFFICIENCY precisa solamente 7,0 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. En combinación con la tracción integral se ofrece el **E 350 4MATIC** con 272 CV y motor V6 con inyección en el canal de admisión.

El propulsor de ocho cilindros que se monta en el **E 500** es el grupo más potente de la nueva generación de motores en V de Mercedes-Benz. Gracias a un amplio paquete de tecnología, conjuga un nivel muy alto de potencia y par motor con una suavidad de marcha ejemplar y una agilidad sobresaliente. El rendimiento del motor se refleja en las prestaciones del modelo tope de gama de

la nueva Clase E, que está equipado de serie con el cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC: de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos.

La concepción de un mando variable para las válvulas permite a los ingenieros de Mercedes mejorar considerablemente el comportamiento del propulsor, con repercusiones positivas sobre la curva de par y la curva de potencia. Además de la incorporación de culatas con cuatro válvulas por cilindro, las mejoras se deben sobre todo al ajuste variable continuo de los árboles de levas de admisión y escape, que garantizan un suministro ideal de mezcla a los cilindros. Las válvulas se abren siempre en el momento idóneo en función de la situación del motor y el vehículo, mejorando los ciclos de llenado y vaciado de las cámaras de combustión y reduciendo las pérdidas energéticas.

Resumen de los datos más importantes de los modelos de gasolina:

	E 200 CGI BlueEFFICIENCY*	E 250 CGI BlueEFFICIENCY	E 350 4MATIC	E 350 CGI BlueEFFICIENCY	E 500	E 63 AMG
Motor/cilindros	Gasolina/4 cilindros en línea	Gasolina/4 cilindros en línea	Gasolina/V6	Gasolina/V6	Gasolina/V8	Gasolina/V8
Cambio de serie	manual de 6 velocidades	automático de 5 velocidades	automático de 7 velocidades	automático de 7 velocidades	automático de 7 velocidades	cambio deportivo de 7 velocidades MCT
Cilindrada	1.796 cm ³	1.796 cm ³	3.498 cm ³	3.498 cm ³	5.461 cm ³	6.208 cm ³
Potencia nominal	183 CV	204 CV	272 CV	292 CV	388 CV	525 CV
Par motor máximo	270 Nm a 1.800-4.600 rpm	310 Nm a 2.000-4.000 rpm	350 Nm a 2.400-5.000 rpm	365 Nm a 3.000-5.100 rpm	530 Nm a 2.800-4.800 rpm	630 Nm a 5.200 rpm
Consumo**	7,7 l/100 km***	8,0-8,2 l/100 km	10,2-10,3 l/100 km	8,6-8,9 l/100 km	11,1-11,2 l/100 km	12,6 l/100 km
Emisiones de CO ₂ ****	179 g/km***	185-191 g/km	238-241 g/km	200-208 g/km	258-260 g/km	299 g/km
normativa de gases de escape	EU5	EU5	EU5	EU5	EU5	EU5

*valores para la versión con cambio manual; **consumo mixto de combustible en el nuevo ciclo normalizado europeo;

valores provisionales; *en el nuevo ciclo normalizado europeo

Tren de rodaje

Disfrutar de la conducción con alto nivel de confort

- **Elevado:** regulación automática de nivel de serie en el eje trasero
- **Proporcionado:** regulación adaptativa de los amortiguadores en función de la situación
- **Agradable:** funciones adicionales de frenado, como HOLD y ayuda al arranque en pendientes

El tren de rodaje DIRECT CONTROL desarrollado para la nueva Clase E con sistema de amortiguación selectivo de serie es la clave del excelente confort del Clase E Estate en largos recorridos. Además, la suspensión neumática que se incorpora de serie en el eje trasero mantiene constante el nivel de la berlina familiar con independencia de la carga. En general se ha adaptado el reglaje del tren de rodaje del Estate a la nueva geometría de la carrocería y se han incorporado amortiguadores y estabilizadores de barra de torsión algo más rígidos. Con ello, el Estate resulta tan ágil como la berlina, sin restricciones al confort de rodadura.

El **sistema de amortiguadores** del tren de rodaje DIRECT CONTROL reduce automáticamente la fuerza de los amortiguadores al circular con moderación y con impulsos reducidos, y la aumenta a un máximo si es necesario al tomar curvas con dinamismo o en maniobras de cambio de carril. Este equipo se basa en un principio exclusivamente hidromecánico y no precisa sensores ni sofisticados equipos electrónicos. Básicamente consta de un canal de bypass en la espiga del émbolo del amortiguador y un émbolo de mando, que se mueve en una cámara de aceite separada. Si el amortiguador experimenta movimientos verticales reducidos, el émbolo de mando deja pasar aceite a través del canal de bypass, de manera que se genera una fuerza amortiguadora relativamente baja en la válvula de amortiguación. El efecto es una respuesta más «suave» del amortiguador y, por tanto, mayor confort de rodadura. Si el amortiguador experimenta impulsos más acusados, el émbolo de mando se desplaza a su posición final; por tanto, no puede fluir aceite por el canal de bypass y se dispone de la fuerza de amortiguación máxima.

Con el fin de optimizar el diseño cinemático del eje, evitar la transmisión de vibraciones y aumentar la seguridad, el plano inferior de la suspensión del **eje delantero** de tres brazos con montantes telescópicos McPherson consta de dos elementos individuales: el tirante y el brazo transversal. Además de mejorar el guiado de las ruedas, esta estructura presenta una ventaja importante para el confort a bordo: compensa mejor que un brazo triangular rígido las vibraciones inducidas por un posible desequilibrio de los neumáticos o por oscilaciones en la fuerza de frenado. Además, esta configuración aumenta la carrera de deformación disponible durante un choque frontal. El tercer brazo de la suspensión del eje delantero es la barra de acoplamiento, que une las ruedas con el engranaje de la dirección, dispuesto en posición transversal.

Con objeto de optimizar el confort de circulación, los especialistas de Mercedes han elegido una posición muy erguida para los **conjuntos telescópicos**. De ese modo disminuyen las fuerzas que

actúan sobre el soporte del tirante y es posible reducir la rigidez del nuevo soporte de tres fases, lo que mejora la rodadura y el comportamiento al sobrepasar irregularidades, como las juntas de dilatación. El empleo preciso de piezas de aluminio y de acero ha permitido disminuir el peso del eje delantero en un 12% en comparación con el modelo precedente. Tanto los tirantes dirigidos en oblicuo hacia delante como los brazos transversales son de aluminio.

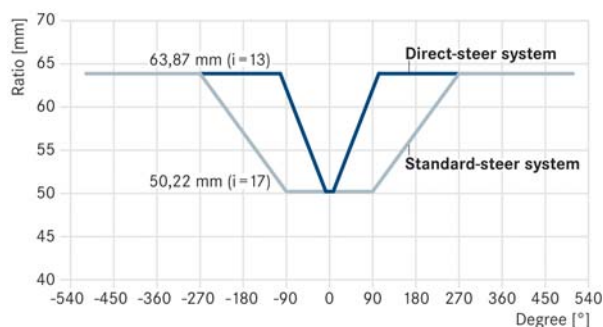
Soporte integral de alta resistencia para el eje, la dirección, el motor y el cambio

Los componentes del eje delantero, el engranaje de la dirección, el motor y el cambio se ensamblan y sujetan al llamado **soporte integral** de acero de alta resistencia, que se atornilla de forma fija a los largueros de la carrocería y constituye por tanto un elemento importante de la estructura de protección contra choques en la parte delantera de la nueva Clase E. Si se produce una colisión frontal, el soporte integral configura una vía separada de transmisión de fuerzas que puede absorber de forma precisa la energía dinámica. Se han reforzado considerablemente los puntos de unión entre el soporte integral y la carrocería, aumentando su rigidez a la transmisión de fuerzas y vibraciones procedentes del tren de rodaje. Este hecho se aprecia en un comportamiento más ágil y preciso del vehículo.

Dirección: la desmultiplicación variable mejora la seguridad y la maniobrabilidad

El equipamiento de serie de los modelos de cuatro cilindros del Estate de la nueva Clase E incluye una **servodirección de cremallera** con desmultiplicación variable. En comparación con el anterior modelo, este mecanismo muestra un dimensionamiento más indirecto en torno a la posición central, con lo que aumenta la estabilidad direccional al circular a elevada velocidad en línea recta. A partir de un ángulo de giro del volante de un cuarto de vuelta, la desmultiplicación se torna más directa para reducir el número de vueltas de volante necesarias al aparcar o al maniobrar.

Los modelos con motorización V6 y V8 pueden manejarse con mayor agilidad gracias a la dirección directa asumida de la Clase SL. Esta dirección se ofrece también como opción para los vehículos con cuatro cilindros. La desmultiplicación variable de la barra de cremallera aumenta claramente a partir de un ángulo de giro del volante de cinco grados. Por tanto, el conductor tiene que mover menos el volante en carreteras sinuosas, a velocidad moderada y con un giro mediano del volante. El Estate reacciona con mayor espontaneidad y mejoran la maniobrabilidad y la agilidad, apreciable por ejemplo al maniobrar. Al mismo tiempo, la regulación de la servodirección en función de la velocidad (función paramétrica) reduce las fuerzas que tiene que ejercer el conductor sobre el volante. El dimensionamiento indirecto en torno a la posición central es garantía de una excelente estabilidad direccional y conservación de la huella en rectas de autopista.



Desmultiplicación de la cremallera de la dirección directa: aumento de la agilidad a partir de un giro del volante de seis grados.

Otra particularidad es la **bomba** de la servodirección. Este componente cuenta con una válvula electromagnética regulada, que controla una abertura de bypass y permite dosificar el caudal de aceite en función de la demanda. Al circular en línea recta disminuyen la presión y el caudal de aceite. Por tanto, la bomba opera con potencia claramente inferior y contribuye al ahorro de combustible.

Como hasta ahora, el Clase E Estate está equipado con una **columna de dirección** variable. La gama de ajuste individual es de +/- 25 milímetros en altura y 60 milímetros en dirección longitudinal: estos valores son claramente mayores a los habituales en los competidores del Estate en este segmento. Si el cliente de Mercedes encarga el kit de memorias opcional, el ajuste progresivo de la columna de dirección se realiza por medio de motores eléctricos.

Eje trasero: suspensión neumática con regulación de nivel de serie

El eje multibrazo de Mercedes, acreditado desde hace más de 25 años, ha sido mejorado para su incorporación en la nueva Clase E con el fin de aumentar el confort y la agilidad. Se ha modificado, por ejemplo, el puente transversal delantero del portaeje, que se apoya ahora en la carrocería sobre una base más amplia. De ese modo disminuyen las fuerzas que se transmiten al habitáculo y aumenta claramente el confort, especialmente al sobrepasar juntas de dilatación transversales en el asfalto. A fin de reducir el peso del eje trasero de la nueva Clase E, algunos componentes de guiado de las ruedas, como los tirantes, los portarruedas y las piezas metálicas de los apoyos de elastómeros se fabrican casi completamente en aluminio. El portaeje trasero es de acero de alta resistencia.

El modelo Estate de la Clase E está equipado de serie con una suspensión neumática integral en el eje trasero, con compensación automática de la altura. Con esta función se evita una modificación de la carrera de compresión y expansión y se garantiza una respuesta confortable a las vibraciones, incluso con el vehículo cargado. Además, se conserva siempre la altura libre sobre el suelo.

Suspensión neumática: AIRMATIC con sistema de amortiguación adaptativo

Para los modelos Estate con motor de seis cilindros puede encargarse como opción una suspensión neumática integral, que forma parte del equipamiento de serie en las versiones V8. La suspensión neumática **AIRMATIC** se combina con un sistema de amortiguación con regulación electrónica, que trabaja de forma progresiva y regula cada rueda individualmente.

Siete **sensores** supervisan las condiciones de circulación y la situación de la carrocería y transmiten sus informaciones a una unidad electrónica de control, que las procesa junto con otros datos, como la velocidad del vehículo, el ángulo de giro del volante, el momento de frenado y el par motor, a fin de determinar la característica ideal de los amortiguadores. En función del estado de la carretera y de la situación, este equipo adapta automáticamente la fuerza del amortiguador de cada una de las ruedas. Si se conduce de forma moderada, la unidad de control elige un ajuste suave de los amortiguadores, incluso al circular por carreteras en mal estado, con el fin de optimizar el confort de los ocupantes de la Clase E sin detrimento de la estabilidad y la seguridad. En cambio, si el conductor elige un estilo más deportivo, el sistema adapta de forma progresiva el ajuste de los amortiguadores, como corresponde al deseo de una conducción más dinámica.

Accionando una tecla en el tablero de instrumentos, el conductor puede determinar el **reglaje básico del tren de rodaje**. Puede elegir entre el modo «Confort» y el modo «Sport». En el modo «Sport» se aumentan las fuerzas hidráulicas de los amortiguadores. Así se logra una mayor estabilidad a altas velocidades. Si se elige el modo «Confort» y el vehículo se enfrenta a una situación crítica, se asume automáticamente el reglaje más rígido del tren de rodaje.

Tren de rodaje AVANTGARDE con carrocería de altura rebajada

Junto al tren de rodaje DIRECT CONTROL de serie con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectivo, Mercedes-Benz ofrece para la línea **AVANTGARDE** un tren de rodaje con reglaje más deportivo, estabilizadores de barra de torsión reforzados y llantas de aleación de 17 pulgadas con diseño específico. Con este tren de rodaje, disponible también como opción para los demás modelos, disminuye 15 milímetros la altura de la carrocería.

En combinación con el **paquete deportivo AMG**, el tren de rodaje AVANTGARDE se completa con llantas de 18 pulgadas, un equipo de frenos de mayor capacidad y discos de freno perforados en el eje delantero.

Freno: con ayuda al arranque en pendientes y función frenos secos

El ADAPTIVE BRAKE de la nueva Clase E es un sistema de frenos innovador, con funciones adicionales de asistencia a la conducción que aumentan tanto la seguridad como el confort. Por ejemplo, la práctica función **HOLD**: una vez que el vehículo está detenido, basta con pisar brevemente el pedal del freno con mayor fuerza para activar esta función. El equipo de frenos retiene el vehículo sin que el conductor tenga que mantener el pie sobre el pedal. De ese modo, ADAPTIVE BRAKE impide, especialmente en los modelos con cambio automático, que el vehículo pueda comenzar a rodar involuntariamente al detenerse ante un semáforo o en una retención, o que se ponga en marcha en una pendiente. La función de retención se desconecta automáticamente al ponerse en marcha.

Si el conductor retira bruscamente el pie del acelerador antes de frenar a fondo, el sistema de frenos aumenta la presión en las conducciones de los frenos y apoya las pastillas sobre los discos de freno, de manera que puedan actuar con la máxima eficacia una vez que el conductor haya pisado el pedal del freno. Este sistema, denominado **llenado previo**, aumenta la eficiencia del servofreno de emergencia incorporado de serie.

ADAPTIVE BRAKE mejora también la seguridad al circular en días de lluvia. Se generan de forma periódica impulsos de frenado de corta duración, de manera que las pastillas eliminan la capa de agua depositada sobre los discos. Por consiguiente, el freno puede operar con su máxima eficiencia en caso necesario. Esta función automatizada, denominada frenos secos, se activa siempre que el limpiaparabrisas de la Clase E ha estado en funcionamiento durante un periodo de tiempo determinado. El conductor no aprecia los impulsos de frenado perfectamente dosificados.

Por último, el sistema de frenos ADAPTIVE BRAKE asiste también al conductor si tiene que arrancar en pendiente. Si los sensores detectan que el vehículo está detenido en una cuesta, se activa la ayuda al arranque en pendientes y se mantiene constante la presión de frenado durante un breve tiempo. De ese modo, el conductor tiene suficiente tiempo para pisar el acelerador, sin

que el vehículo comience a rodar hacia atrás. Esta función es especialmente agradable en los modelos con cambio manual.

Discos de freno y servofreno más eficientes que hasta ahora

Los discos de freno de generosas dimensiones en las ruedas del eje delantero y el eje trasero crean la base técnica para una deceleración segura y fiable en cualquier situación de conducción. En función de la motorización, el diámetro de los discos es hasta 344 milímetros delante y hasta 320 milímetros detrás.

Con el fin de asegurar la refrigeración de los frenos, los ingenieros de Mercedes han desarrollado chapas de cubierta de aluminio de dos piezas, y las han optimizado mediante pruebas en el túnel de viento. Estos elementos dirigen durante la marcha la corriente de aire de refrigeración de los bajos del vehículo hacia los pasarruedas y hasta los discos de freno.

Sistemas de regulación: la electrónica aumenta la seguridad

El sistema antibloqueo de frenos, el sistema de control de tracción, el servofreno de emergencia y el programa electrónico de estabilidad forman parte del equipamiento de serie de todos los modelos de la clase E. Si se encarga el vehículo con un enganche para remolque, se activa la función de estabilización de remolques del ESP®. Esta función detecta peligrosas oscilaciones pendulares del remolque y las contrarresta mediante impulsos precisos sobre los frenos de las ruedas delanteras del vehículo tractor para recuperar la estabilidad. Si el peligro es serio, el sistema activa además los frenos para reducir automáticamente la velocidad del conjunto y disminuye al mismo tiempo el par transmitido por el motor.

Al igual que en el modelo anterior, el **enganche para remolque** es basculante: es decir, no es necesario montar ni desmontar la rótula: el enganche bascula junto con el enchufe debajo de la carrocería y no es visible en posición de reposo. El Clase E Estate puede remolcar una carga máxima con frenos de 2.100 kilogramos, un valor más que notable en esta categoría de vehículos.

El programa electrónico de estabilidad supervisa también la **presión de inflado** de los neumáticos, y advierte al conductor si detecta una caída repentina. Para ello, el sistema mide continuamente el número de revoluciones de las ruedas, que depende principalmente de la velocidad del vehículo, de la carga y de la presión de inflado de los neumáticos. Además, la unidad de control tiene en cuenta otras señales de los sensores ESP® en relación con la conducción, como la aceleración transversal, la velocidad de guiñada y los momentos transmitidos por las ruedas, con el fin de diagnosticar con fiabilidad pérdidas de presión en un neumático. Si el sistema detecta divergencias, informa al conductor mediante el display central.

Para no perder la movilidad a causa de una avería en una rueda, Mercedes-Benz ofrece como opción neumáticos con **propiedades de rodaje de emergencia**. Están disponibles en tamaño 245/45 R 17 y cuentan con paredes laterales portantes. Con su ayuda, los clientes de Mercedes pueden recorrer después de una avería en un neumático hasta 50 km a una velocidad máxima de 80 km/h (en función de la carga del vehículo).

www.micoche.com

Llantas y neumáticos: 225/55 R 16 y llantas de aleación 7,5 J x 16 de serie

La gama de ruedas disponibles para el nuevo Clase E Estate brinda numerosas posibilidades para adaptar el vehículo a las preferencias individuales. En total, los clientes de Mercedes tienen a su disposición once combinaciones de llantas y neumáticos en formato de 16, 17 y 18 pulgadas. Todos los modelos Estate montan de serie neumáticos de formato 225/55 R 16 y llantas 7,5 J x 16. El modelo tope de gama E 500 sale de fábrica con llantas de aleación de 17 pulgadas y neumáticos 245/45 R 17.

4MATIC: la nueva técnica de tracción integral ahorra hasta 0,7 litros de combustible

Mercedes-Benz ofrece con el Clase E Estate una nueva generación de la tracción integral 4MATIC, que se distingue de las versiones anteriores por su mayor rendimiento, menor peso y una estructura más compacta. Estas ventajas en comparación con el modelo antecesor se traducen en una mejor capacidad de tracción sobre cualquier terreno y un consumo más reducido de combustible.

A partir del primer trimestre de 2010 estarán disponibles dos modelos con tracción integral. El **E 350 4MATIC** con motor de seis cilindros y 272 CV precisa 10,2 litros de gasolina súper cada 100 kilómetros en el ciclo normalizado europeo (consumo mixto, valor provisional) y por tanto 0,7 litros menos que hasta ahora. En el **E 350 CDI 4MATIC** (231 CV), el ahorro de combustible en comparación con el modelo equiparable de la gama anterior es 0,7 litros cada 100 kilómetros. El motor diésel V6 de inyección directa precisa en el ciclo normalizado europeo 7,6 litros cada 100 kilómetros (consumo mixto, valor provisional).

La nueva generación de la tracción integral 4MATIC es un desarrollo de Mercedes y se distingue por un sobrepeso de sólo 50 a 70 kilogramos (en función del modelo) y por su construcción compacta, que se traduce en una baja demanda de espacio en la zona de la caja de transferencia. Por consiguiente, no es necesario introducir modificaciones constructivas en la carrocería, y no se limita el espacio reposapiés en el lado del acompañante. Al mismo tiempo, la forma compacta contribuye a una disminución de los ruidos y las vibraciones.

La tracción integral permanente interactúa con el programa electrónico de estabilidad **ESP®** incorporado de serie y muestra ventajas patentes, no sólo al circular bajo condiciones meteorológicas adversas, como lluvia, nieve o hielo, sino también al poner en marcha el vehículo, al acelerar, al tomar curvas con rapidez o al circular sobre terrenos irregulares. En dichas situaciones, el mando electrónico de 4MATIC ofrece ventajas patentes de tracción y estabilidad direccional.

Estas ejemplares propiedades de conducción de los modelos con tracción integral se combinan con el confort típico de Mercedes. Esto se debe tanto a la moderna técnica del tren de rodaje, con

regulación de la dureza de los amortiguadores en función de la situación, como al reglaje preciso de la suspensión y la amortiguación de los modelos con tracción a las cuatro ruedas, basada en los ajustes de los modelos con tracción trasera. Otro aspecto relevante para el confort de los modelos 4MATIC es la renuncia a bloqueos convencionales de diferencial, que pueden influir negativamente sobre el comportamiento de la dirección y la maniobrabilidad en los turismos 4x4 convencionales.

La caja de transferencia, integrada en el cambio automático 7G-TRONIC

A diferencia de la versión anterior, la caja de transferencia está integrada directamente en la carcasa del cambio 7G-TRONIC. Este mecanismo consta de un diferencial central de engranajes planetarios y dos piñones cónicos, que configuran la salida de fuerza para el eje delantero. El diferencial central distribuye el par motor en una nueva proporción entre el eje delantero y el trasero: 45%:55% (hasta ahora: 40%:60%). Esta nueva distribución se hace patente por la mayor estabilidad direccional y la mejor tracción sobre cualquier superficie.

Otra particularidad del nuevo concepto de la cadena cinemática es el árbol de transmisión compacto para el **diferencial del eje delantero**. Se trata de un mecanismo de una sola etapa y, por consiguiente, puede prescindirse de un grupo de engranajes completo en comparación con la anterior versión de 4MATIC. Además, la cruceta trasera del árbol cardán está integrada en el piñón de salida de la toma de fuerza. Esta construcción compacta ayuda a ahorrar espacio y permite disponer el árbol cardán para el eje delantero muy cerca del cambio, sin tener que introducir modificaciones en la estructura de la carrocería.

El aumento del rendimiento de la tracción integral 4MATIC y la disminución consiguiente del consumo de combustible en comparación con los modelos de la anterior gama se deben principalmente a la supresión del engranaje intermedio en la salida de fuerza del diferencial y a un sistema mejorado de alimentación de aceite: gracias a la integración del diferencial central en la carcasa del cambio, la transmisión y la caja de transferencia pueden compartir el sistema de lubricación.

Embrague de discos múltiples con efecto de bloqueo entre el eje delantero y trasero

El embrague bidisco situado junto al diferencial central puede ejercer un efecto de bloqueo básico de unos 50 Nm entre el eje delantero y el eje trasero. El principio de funcionamiento de este mecanismo: el paquete de discos está pretensado con una fuerza constante por medio de un resorte de disco. Si las ruedas de uno de los ejes comienzan a girar en vacío, el movimiento relativo de los discos hace que se transmita un momento de fricción del eje más rápido al eje que gira con menor velocidad.

Este principio de desplazamiento variable del par de propulsión entre el eje delantero y el eje trasero mejora la capacidad de tracción y la estabilidad direccional de los modelos 4MATIC. El aumento de la tracción por acción del embrague bidisco se aprecia especialmente al conducir sobre una superficie con baja capacidad de adhesión entre los neumáticos y la calzada, pues este mecanismo bloquea por vía mecánica el ramal de transmisión durante la puesta en marcha a baja velocidad si el coeficiente de fricción entre los neumáticos y la calzada es menor de $\mu = 0,3$ (este valor corresponde, aproximadamente, a una calzada cubierta de nieve). De ese modo, las ruedas no pueden patinar y no se produce el «efecto de pulido» de la nieve, que conduce a una disminución adicional del coeficiente de fricción. Otra ventaja del acoplamiento bidisco es la mejor respuesta de los modelos 4MATIC a los cambios de carga.

Sistema electrónico de tracción en vez de bloqueos de diferencial

En lugar de bloqueos convencionales de diferencial de acción mecánica, 4MATIC utiliza en los ejes las funciones del sistema electrónico de tracción 4ETS, un componente adicional del programa electrónico de estabilidad ESP®. Este dispositivo ha sido perfeccionado con el fin de mejorar la tracción en combinación con un aumento del confort. 4ETS se conecta automáticamente siempre que una o varias ruedas pierden la adherencia con la calzada. En ese caso, 4ETS frena las ruedas individualmente de forma automática, con lo que aumenta al mismo tiempo el momento de propulsión en las ruedas que tienen suficiente adherencia al piso. Gracias a los impulsos de frenado generados en una cadencia de pocos milisegundos es posible lograr un efecto comparable al de la intervención de tres bloqueos de diferencial. Además, los impulsos automáticos de frenado del sistema 4ETS tienen en cuenta la velocidad de desplazamiento del vehículo.

Posicionamiento

La elegancia no está reñida con el espacio

- **El arquetipo: cinco generaciones marcando estilo en el segmento de los familiares de gama alta**
- **Perfil: más de un 50% de los conductores son profesionales por cuenta propia**

La Clase E Estate fundó hace más de 30 años el segmento de los modelos familiares de lujo. Desde entonces, más de un millón de clientes se ha decidido por el modo más práctico de conducir un Mercedes de gama alta. Como es lógico, la extraordinaria habitabilidad es uno de los motivos principales de compra, junto a la elegancia de la carrocería de combi y la lealtad a la marca. La tasa de lealtad de los clientes es igualmente convincente: más de un 30% de los compradores de este modelo han sido antes propietarios de un familiar de lujo de Mercedes. Esta cifra es más de dos veces mayor que la de los principales competidores en el mercado. En total se han fabricado 240.000 ejemplares del modelo precedente.

Esto no cambiará en el futuro, pues la quinta generación del Clase E Estate define una vez más el estándar de seguridad, confort, diseño, calidad y funcionalidad. La suma de sistemas y atributos la convierte en el modelo combi más seguro y más confortable de su categoría. Es el referente en cuanto a volumen de carga y funcionalidad y el líder por su equipamiento de serie, con regulación de nivel, accionamiento electromecánico confortable del portón trasero, barras longitudinales sobre el techo, PRE-SAFE® y sistema de alerta por cansancio ATTENTION ASSIST. El lanzamiento en Europa está previsto para noviembre de 2009. En Japón se introducirá en enero de 2010 y en Estados Unidos en junio del mismo año.

Según un estudio de mercado de Mercedes-Benz, los profesionales autónomos dominan el grupo de compradores con una cuota del 50%, seguidos de los ejecutivos, que suponen el 25%. Sin embargo, el motivo principal de compra no es el uso comercial del mayor maletero de la gama alta: al contrario, el Clase E Estate se utiliza con frecuencia para el tiempo libre y como vehículo para la familia. Prácticamente la mitad de los propietarios tienen hijos. Mercedes-Benz es uno de los pocos fabricantes que ofrece un tercer banco de asientos situado en sentido contrario a la marcha.

Desde el punto de vista de la distribución regional, domina Alemania, el mayor mercado de modelos combi. Aproximadamente la mitad de los 40.000 vehículos fabricados anualmente se venden en este país, seguido de Gran Bretaña con un 8%. Gracias a los nuevos motores y a un sinnúmero de medidas de optimizado (aerodinámica, peso, gestión energética, reducción de la resistencia a la rodadura), han disminuido claramente el consumo y las emisiones del nuevo Estate. Un ejemplo muy emblemático es el E 250 CDI BlueEFFICIENCY con una potencia de 204 CV y un par motor de 500 Nm, que se contenta con 5,7 l/100 km y emite solamente 150 g de CO₂/km.

Historia

T de turismo, transporte y tendencia

- **Más de un millón de modelos Estate de la categoría mediana alta desde 1977**
- **El diseño elegante y un alto nivel de seguridad tienen tradición**
- **Espacio de carga variable de serie, tercera fila de asientos opcional**

Los combis con la estrella de Mercedes sobre el radiador se fabrican desde hace más de 50 años. Los primeros vehículos no se producen en Sindelfingen, sino en las plantas de carroceros especializados: el espacioso 170 V del año 1953 procedía de la fábrica de Lueg (Bochum); Binz (Lorch) transforma a finales de los años 1950 el noble Mercedes 300 «Adenauer» en una berlina familiar. Le siguen versiones adaptadas del «Ponton», del «Colas» y del «berlina/ocho» (producidas por Binz y Miesen).

Los ingenieros y diseñadores de Stuttgart ya están familiarizados con versiones prácticas de la carrocería, con espacio de carga amplio. Por un lado, Mercedes-Benz comercializa la versión pequeña del «Colas» con una carrocería de combi del fabricante belga IMA bajo el nombre «Universal». Y el desarrollo de la versión familiar de la «berlina/ocho» hasta la producción en serie demuestra qué atractivo puede ser un prodigio de espacio. No obstante, este combi no llega a fabricarse.

S 123: primer Estate de Mercedes-Benz

En los años 1970, los estudios de mercado realizados por Mercedes revelan la demanda de un vehículo deportivo y lujoso de cinco puertas como automóvil para la familia y para el tiempo libre. Por este motivo, la Junta directiva da luz verde en 1975 al proyecto. Se descarta el nombre «Combi» para el nuevo Mercedes, y tampoco encuentran aceptación las designaciones «Universal» o «Station Wagon». Finalmente se toma la decisión: la nueva variante de la carrocería se comercializará en Alemania con el complemento «T». Esta letra es la inicial de Turismo y Transporte. El término «Station Wagon» se ha conservado en la designación interna: los familiares ostentan hasta nuestros días la letra «S» delante del número de la serie.

En abril de 1978 da comienzo la producción en serie del S 123 en la planta de Brema. La zaga con el techo tendido y el borde de carga bajo hace de la nueva versión un auténtico milagro de habitabilidad: con los asientos de serie ocupados por el conductor y cinco pasajeros, el combi pone a disposición un volumen de 523 litros hasta el borde de las ventanillas para transportar equipaje. Si se abaten los respaldos del asiento trasero, el maletero se amplía a 879 litros hasta el borde de las ventanillas.

Además, el nuevo concepto ofrece varias posibilidades de variación en la configuración del habitáculo. El banco trasero está disponible como opción en una versión con distribución asimétrica. De ese modo, y en función de las necesidades, es posible abatir solamente un tercio, o dos tercios del respaldo. También se ofrecen asientos abatibles adicionales, que se montan sobre el piso del maletero en sentido contrario a la marcha. Un dispositivo hidroneumático de regulación de nivel aumenta el confort a bordo.

El Estate se fabrica en la planta de Brema, con excepción de los modelos expuestos en el Salón del Automóvil y las primeras 100 unidades de la producción en serie, que proceden de Sindelfingen. 70 empleados de la planta de Brema acuden a Sindelfingen para recibir instrucción específica con vistas a la producción del nuevo modelo familiar, mientras 40 especialistas de la sede de producción del W 123 se desplazan al norte de Alemania para preparar la fabricación del combi. El acabado preciso del S 123, reconocido por la prensa y el público, es consecuencia de los precisos preparativos de la producción.

S 124: un éxito de ventas con alto nivel de seguridad

La historia de la serie 124 está caracterizada por una diversidad inédita de modelos, formas de la carrocería e innovaciones. Un paso importante en este desarrollo es la presentación del Estate de la serie S 124 en septiembre de 1985 en el Salón del Automóvil de Fráncfort. Esta segunda generación de elegantes

familiares deportivos de Mercedes-Benz asume los rasgos de diseño y la técnica de la berlina: con excepción de la configuración de la zaga, del techo alto y de las modificaciones resultantes, la carrocería no muestra diferencias. Los modelos Estate equipan un eje trasero multibrazo, combinado de serie con una regulación hidroneumática de nivel, así como un eje delantero con conjuntos telescópicos y muelles de suspensión.

Los ingenieros asumen en la medida de lo posible en el modelo Estate el alto nivel de seguridad alcanzado por las berlinas. En concreto, el desarrollo del voladizo trasero de la carrocería, una zona especialmente crítica en las berlinas con zaga tipo Station Wagon, se beneficia de nuevos conocimientos en la investigación de seguridad. Un ejemplo es el depósito de combustible, que en los modelos familiares se monta suspendido debajo del piso del vehículo por razones de espacio. Este componente se fabrica con una forma especial, con superficies oblicuas de deslizamiento en la parte superior del depósito y en el piso del vehículo. De ese modo, si se produce un choque por alcance, el depósito se desplaza hacia abajo y es sujetado por cables de retención para evitar que choque contra la calzada.

S 210: cuatro ojos y un maletero grande

El nuevo Clase E Estate sigue a la berlina en mayo de 1996. Al igual que su antecesor, el vehículo recoge los rasgos característicos de diseño de la berlina. No obstante, el atributo más destacado

del S 210 es la gran habitabilidad en el interior. Sus dimensiones mejoran el confort y la libertad de movimientos de los pasajeros, y el volumen de carga aumenta en 70 litros.

En el Estate se incorporan todas las innovaciones técnicas que distinguen a la Clase E Berlina. Además, los ingenieros optimizan especialmente la seguridad pasiva del modelo combi, desarrollando para ello una carrocería básica completamente nueva, con refuerzos en la estructura que protegen el depósito de combustible en choques por alcance. También se han incorporado piezas portantes más robustas en el respaldo del asiento trasero, en su anclaje y en sus enclavamientos.

S 211: elegancia dinámica y detalles prácticos

En el año 2002, un año después de la berlina, presenta Mercedes-Benz el Clase E Estate. Los detalles constructivos del S 211 son muy similares a los de la berlina de la misma serie, y también el diseño revela claramente el parentesco entre las dos carrocerías de la serie. Los creadores de este modelo Estate lograron una combinación especialmente convincente de un espacio de carga generoso con elegancia dinámica.

A las numerosas innovaciones que el Estate asume de la berlina se suman novedades desarrolladas específicamente para el S 211. Por ejemplo, el sistema EASY-PACK con un nuevo grupo de asientos traseros con división asimétrica. Los respaldos pueden abatirse hacia delante para configurar una superficie de carga plana en la parte trasera del vehículo. Como equipo opcional se ofrece el piso del compartimento de carga EASY-PACK con accionamiento hidráulico, que puede extenderse 40 centímetros hacia atrás para facilitar la carga y descarga de objetos pesados.

Los datos más importantes en resumen:

Serie	S 123	S 124	S 210	S 211	S 212
Periodo de producción	1977-1985	1985-1995	1996-2002	2002-2009	Desde 2009
Cifras de ventas (en todo el mundo)	199.517	340.503	279.238	240.000	-
Longitud/ Anchra/ Altura (mm)	4.725/ 1.786/ 1.470	4.765/ 1.740/ 1.490	4.850/ 1.799/ 1.496	4.884/ 1.822/ 1.506	4.895/ 1.854/ 1.497
Batalla (mm)	2.795	2.800	2.833	2.854	2.874
Volumen del maletero (l)	523-1.500	530-1.849	600-1.975	690-1.950	695-1.950

Resumen

Aspectos técnicos más destacados del nuevo Clase E Estate (extracto)

Luz de giro: esta función de alumbrado de los faros bixenón y del Intelligent Light System aumenta la seguridad en cruces y al tomar curvas estrechas a baja velocidad.	Equipo opcional (de serie en el modelo AVANTGARDE)
ADAPTIVE BRAKE: este sistema de frenos de Mercedes ofrece funciones de asistencia que mejoran la seguridad y el confort, como la función HOLD y la ayuda al arranque en pendientes.	Equipo de serie
Airbags frontales con activación selectiva: los airbags frontales se activan en dos etapas, en función de la gravedad del siniestro.	Equipo de serie
Limitador de tensión adaptativo: al colocarse el cinturón de seguridad, el sistema evalúa la longitud extendida de la correa y advierte si ha tomado asiento un ocupante de gran o pequeña estatura en el asiento trasero. El sistema adapta la acción de protección.	Equipo opcional
Luces de carretera automáticas: este sistema controla el alcance de las luces teniendo en cuenta la presencia y la separación de otros vehículos en la carretera.	Equipo opcional
Luz de freno adaptativa: al frenar en situaciones de emergencia, las luces de freno parpadean para advertir a los conductores de los vehículos que circulan por detrás.	Equipo de serie
AIRMATIC: la suspensión neumática trabaja junto con un sistema de amortiguadores con regulación electrónica.	Opcional; de serie en el E 500

Asientos multicontorno activos: la presión de inflado y el volumen de las cámaras de aire integradas en los apoyos laterales de los respaldos se modifican en función del ángulo de giro, la aceleración transversal y la velocidad del vehículo, a fin de ofrecer al conductor y al acompañante mejor sujeción lateral. Además, los asientos tienen reposacabezas de confort y función de masaje.	Equipo opcional
Luces activas: los faros bixenón del Intelligent Light System siguen los movimientos del volante.	Equipo opcional (de serie en el modelo AVANTGARDE)
Capó activo para protección de los peatones: si tiene lugar un accidente, la parte trasera del capó se levanta unos 50 milímetros para reducir el riesgo de lesiones de un peatón involucrado en el siniestro.	Equipo de serie
Iluminación de ambiente: elementos de fibra óptica detrás de las molduras en el tablero de instrumentos y en el revestimiento de las puertas y lámparas en la zona reposapiés crean una agradable luminosidad en el interior al circular de noche.	Equipo de serie en los modelos ELEGANCE y AVANTGARDE
Sistema de alerta por cansancio ATTENTION ASSIST: el sistema de Mercedes detecta el cansancio del conductor y le advierte.	Equipo de serie
Luz para autopista: a partir de una velocidad de 90 km/h se alumbra la calzada en toda su anchura, y aumenta en unos 50 metros la visibilidad del conductor.	Equipo opcional (de serie en el modelo AVANTGARDE)
Faros bixenón: lámparas de descarga para la luz de carretera y de cruce aumentan la seguridad al conducir de noche.	Equipo opcional (de serie en el modelo AVANTGARDE)
Interfaz Bluetooth: el teléfono móvil se conecta por vía inalámbrica con el dispositivo manos libres.	Equipo de serie

Servofreno de emergencia PLUS: el sistema utiliza sensores de radar para detectar el peligro de accidente por alcance y calcula la asistencia necesaria en el servofreno para evitar un impacto. Si el conductor pisa el pedal del freno, el sistema pone inmediatamente a disposición la fuerza de frenado calculada.	Equipo opcional, como parte integrante de DISTRONIC PLUS
COMAND APS: los datos del sistema de navegación se memorizan en el disco duro. Posee funciones adicionales como el MUSIC REGISTER y el mando fónico.	Equipo opcional
Controlador: el mando central situado sobre el revestimiento del túnel controla el sistema de infoentretenimiento.	Equipo de serie
Radio digital: un sintonizador DAB (Digital Audio Broadcasting) y antenas adicionales permiten recibir también programas de radio en calidad digital.	Opcional en combinación con Audio 50 APS y COMAND APS
DIRECT SELECT: el cambio automático de siete velocidades se maneja por vía electrónica mediante una palanca en la columna de dirección.	Equipo de serie en los modelos V6 y V8
Dirección directa: la desmultiplicación variable de la barra de cremallera de acuerdo con el ángulo de giro del volante permite conducir con más agilidad y aumenta el confort al aparcar o al maniobrar.	Opcional; equipo de serie en los modelos V6 y V8
DISTRONIC PLUS: el Tempomat con regulación de distancia basado en sensores de radar adapta automáticamente la distancia respecto al vehículo delantero, frenando o acelerando de nuevo al Estate. Si la distancia disminuye con excesiva rapidez, el sistema advierte al conductor con señales ópticas y acústicas.	Equipo opcional
Protección del borde de carga EASY-PACK: la protección del borde de carga puede extraerse.	En combinación con el kit de sujeción opcional EASY-PACK

Piso de carga plegable EASY-PACK: puede elevarse y enclavarse en distintas posiciones para permitir el acceso a un compartimento adicional debajo del piso. En las versiones ELEGANCE y AVANTGARDE y en combinación con el kit de sujeción opcional EASY-PACK, el segundo plano de carga está dividido en compartimentos adicionales.	Equipo de serie
Kit de sujeción EASY-PACK: guías de aluminio, argollas de sujeción, barra telescópica y correa enrollable que permiten separar una parte del maletero, o asegurar correctamente el equipaje.	Equipo opcional
Portón trasero EASY-PACK: con accionamiento electromecánico, que facilita considerablemente la carga y descarga del maletero.	Equipo de serie
Caja plegable EASY-PACK: esta caja se encuentra debajo del piso de carga plegable.	Equipo de serie
Estor cubreequipajes EASY-PACK: protege de la radiación del sol y de miradas curiosas. Al abrir el portón trasero se desplaza automáticamente hacia arriba, y se baja de nuevo al cerrar el portón.	Equipo de serie
Función de parada y arranque ECO: con el fin de reducir el consumo de combustible, se desconecta automáticamente el motor al ralentí, y se arranca de nuevo una vez que el conductor pisa el embrague.	De serie en el E 200 CGI con cambio manual
Luz antiniebla ampliada: esta función del Intelligent Light System hace bascular hacia el exterior el faro del lado externo de la curva, mejorando el alumbrado de la calzada.	Equipo opcional (de serie en el modelo AVANTGARDE)
ESP®: el sistema de control de la estabilidad puede reducir el riesgo de derrapaje al tomar curvas y advierte al conductor si detecta pérdidas de presión en los neumáticos.	Equipo de serie
ESP® con sistema de estabilización de remolque: esta función adicional detecta oscilaciones pendulares críticas del conjunto de carretera por medio de la señal de velocidad de guiñada del vehículo. Se realizan intervenciones individuales en los frenos para	Equipamiento de serie en combinación con enganche para remolque

recuperar la estabilidad.	
Conexión automática de las luces: un sensor en el parabrisas evalúa la luminosidad exterior y conecta automáticamente las luces al llegar la oscuridad.	Equipo de serie
Entretenimiento para las plazas traseras: en la parte trasera de los reposacabezas delanteros se montan pantallas de ocho pulgadas, acopladas con un reproductor de DVD.	Equipo opcional
Indicador de velocidad límite: una cámara en el interior del parabrisas reconoce las señales de tráfico que limitan la velocidad y muestra el límite vigente en cada momento en un display integrado en el velocímetro.	Equipo opcional
Limitador de tensión: esta técnica reduce la fuerza que ejerce la correa del cinturón sobre el ocupante durante un accidente.	De serie en los asientos delanteros y en las plazas laterales del asiento trasero
Pretensor de cinturón: durante una colisión se enrolla rápidamente la correa del cinturón de seguridad para reducir el desplazamiento del cuerpo del ocupante hacia delante a consecuencia del impacto.	De serie en los asientos delanteros y en las plazas laterales del asiento trasero
Intelligent Light System: esta innovadora técnica de faros ofrece cinco funciones de alumbrado, que se conectan en función del clima y de la situación del vehículo (ver luz de giro, luz para carretera, luz para autopista, luces activas y luz antiniebla ampliada).	Equipo opcional (de serie en el modelo AVANTGARDE)

KEYLESS-GO: el conductor puede abrir las puertas y la tapa del maletero sin utilizar la llave. El motor se arranca pulsando un botón.	Equipo opcional
Detector de silla infantil: un sistema de transponders detecta automáticamente si hay una silla infantil de tipo reboard instalada a bordo, y desactiva en ese caso el airbag del acompañante.	Equipo opcional
Airbag de rodillas: un airbag adicional reduce en caso de colisión el desplazamiento del cuerpo del conductor hacia delante.	Equipo de serie
Climatizador automático THERMATIC: este equipo perfeccionado trabaja con dos zonas de temperatura, y ofrece numerosas posibilidades de ajuste para un confort climático individual. Refrigeración de la guantera de serie.	Equipo de serie
Climatizador automático de confort THERMOTRONIC: este equipo hace posible configurar tres zonas de climatizado separadas en el habitáculo, y permite ajustar modos individuales para aumentar el confort climático.	Equipo opcional
Luz para carretera: esta función del Intelligent Light System sustituye a las luces de cruce convencionales y alumbra el margen izquierdo de la calzada con más brillo y amplitud.	Equipo opcional (de serie en el modelo AVANTGARDE)
LINGUATRONIC: el sistema de mando fónico controla la radio, el reproductor de CD/DVD, el cargador de CD/DVD, el sistema de navegación y el teléfono.	Equipo opcional: de serie en combinación con Audio 50 APS con cargador para 6 DVD y con COMAND APS

Persiana en el ventilador: este nuevo dispositivo permite limitar el caudal de aire de refrigeración del motor en función de la situación del vehículo, y mejora por tanto las propiedades aerodinámicas.	Equipo de serie en los modelos de cuatro cilindros y en el E 350 CGI
Media Interface: esta interfaz universal permite conectar equipos de audio portátiles al sistema de infoentretenimiento de la Clase E y manejarlos con los mandos de este equipo.	Equipo opcional
Ajuste memorizado: tres puestos de memoria para conservar el ajuste del asiento del conductor y del acompañante. También se memoriza el ajuste del volante y de los retrovisores exteriores.	Equipo opcional
Volante multifunción: el conductor puede manejar la radio, el teléfono, el sistema de navegación, el display y otros equipos utilizando las teclas en el volante.	Equipo de serie
Asientos multicontorno: cámaras de aire inflables permiten adaptar el contorno del asiento a la anatomía y a las preferencias de cada ocupante.	Equipo opcional
Asistente para visión nocturna Plus: en el display del tablero de instrumentos se muestra en tonos de gris la imagen realista captada por una cámara de infrarrojos que supervisa el espacio por delante de la Clase E. El equipo marca adicionalmente los peatones en la imagen.	Equipo opcional
Reposacabezas NECK-PRO: si el vehículo sufre un choque por detrás, los reposacabezas activos recogen antes el peso de la cabeza del conductor y del acompañante y reducen el riesgo de que sufran lesiones debidas al efecto latigazo.	Equipo de serie

Regulación de nivel: fuelles neumáticos en el eje trasero mantienen la carrocería automáticamente al nivel original, incluso con la carga máxima admisible. Por tanto se conservan el confort y la altura libre sobre el suelo.	Equipo de serie
Techo panorámico corredizo: una superficie de cristal de gran amplitud se extiende desde el parabrisas hasta la luneta trasera; la sección delantera de esta superficie puede desplazarse hacia atrás pulsando un botón. Si comienza a llover, el techo se cierra automáticamente.	Equipo opcional
Guía para el aparcamiento: sensores de ultrasonido miden durante la marcha la longitud de los huecos para aparcar. El display muestra una representación simbólica de la maniobra recomendada para estacionar el vehículo.	Equipo opcional
PARKTRONIC: sensores de ultrasonido ayudan al conductor a estacionar su vehículo.	Equipo opcional
Airbag para la cadera: airbag integrado en la moldura del asiento, que puede reducir los esfuerzos que soportan el conductor o el acompañante en la zona de la cadera durante una colisión lateral.	Equipo de serie
PRE-SAFE®: si se detecta un accidente inminente, se toman medidas preventivas para proteger a los ocupantes.	Equipo de serie
Freno PRE-SAFE®: si se detecta peligro serio de accidente por alcance, y el conductor no reacciona a las advertencias, este equipo frena automáticamente al Clase E.	Equipo opcional, como parte integrante de DISTRO-NIC PLUS
Cámara de marcha atrás: una vez que el conductor ha acoplado la marcha atrás, aparece en el display del tablero de instrumentos la imagen captada por una cámara que supervisa la zona situada detrás de la Clase E.	Equipo opcional
Airbags laterales: las bolsas de aire laterales disminuyen el riesgo de lesiones a consecuencia de choques laterales.	Equipo de serie para el conductor y el acompañante; opcional para las plazas traseras
Cambio automático de siete velocidades 7G-	Equipo de serie en

TRONIC: el primer y hasta ahora único cambio automático de siete velocidades para turismos disponible en el mundo se monta en combinación con los motores V6 y V8.	los modelos V6 y V8
Sistema de sonido: este equipo multicanal con innovadora tecnología digital, 610 vatios de potencia y 14 altavoces ofrece sonido en calidad <i>surround</i> en todas las plazas.	Equipo opcional
Detector de cambio de carril: una cámara en el parabrisas detecta las líneas delimitadoras de la calzada y se da cuenta si el vehículo tiende a salirse de su carril por inadvertencia.	Equipo opcional
Control de ángulo muerto: este sistema basado en sensores de radar advierte al conductor que pretende cambiar de carril si detecta la presencia de otro vehículo en el ángulo muerto del retrovisor exterior.	Equipo opcional
Indicador de consumo instantáneo: el display del cuadro de instrumentos informa al conductor sobre el consumo actual de combustible (calculado en litros cada 100 km); también se muestran aquí las recomendaciones para cambiar a una marcha más larga.	Equipo de serie
Windowbags: la bolsa de aire de gran superficie se extiende desde el montante delantero hasta el montante trasero, configurando una cortina protectora.	Equipo de serie

Mercedes-Benz E 200 CDI BlueEFFICIENCY

Motor

Nº de cilindros/disposición		4 en línea, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.143
Diámetro x carrera	mm	83,0 x 99,0
Potencia nominal	CV	136 a 2.800-4.600 rpm
Par motor máximo	Nm	360 a 1.600-2.600 rpm
Relación de compresión		16,2 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa a alta presión con <i>common rail</i> e inyectores con válvulas electromagnéticas, turbocompresor de geometría variable, control electrónico diésel EDC

Transmisión

Cambio		manual, de 6 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	2,65
	1ª marcha	5,01
	2ª marcha	2,83
	3ª marcha	1,79
	4ª marcha	1,26
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,83
	marcha atrás	4,57

Tren de rodaje

Eje delantero		eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero		eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, elementos de suspensión neumática, regulación integrada de nivel y amortiguadores cortos de doble tubo separados, barra de torsión
Frenos		frenos de disco con discos autoventilados delante y discos macizos detrás, freno de estacionamiento de tambor con acción sobre las ruedas traseras, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección		servodirección de cremallera, amortiguador de la dirección
Llantas		7 J x 16 H2
Neumáticos		225/55 R 16

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.60
	4	
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.825
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.400
Capacidad del depósito/reserva	l	59/8

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	10,9
Velocidad máxima	km/h	205
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	5,7**
Emisiones de CO ₂	g/km	150**

*según el método de medición de la VDA; **valores provisionales

Mercedes-Benz E 220 CDI BlueEFFICIENCY

Motor

Nº de cilindros/disposición		4 en línea, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.143
Diámetro x carrera	mm	83,0 x 99,0
Potencia nominal	CV	170 a 3.000-4.200 rpm
Par motor máximo	Nm	400 a 1.400-2.800 rpm
Relación de compresión		16,2 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa a alta presión con <i>common rail</i> e inyectores piezoeléctricos, turbocompresor de dos etapas, control electrónico diésel EDC

Transmisión

Cambio		manual, de 6 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	2,65
	1ª marcha	5,01
	2ª marcha	2,83
	3ª marcha	1,79
	4ª marcha	1,26
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,83
	marcha atrás	4,57

Tren de rodaje

Eje delantero	eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero	eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, elementos de suspensión neumática, regulación integrada de nivel y amortiguadores cortos de doble tubo separados, barra de torsión
Frenos	frenos de disco con discos autoventilados delante y discos macizos detrás, freno de estacionamiento de tambor con acción sobre las ruedas traseras, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección	servodirección de cremallera, amortiguador de la dirección
Llantas	7 J x 16 H2
Neumáticos	225/55 R 16

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.845
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.420
Capacidad del depósito/reserva	l	59/8

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	8,8
Velocidad máxima	km/h	218
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	5,7 - 5,8
Emisiones de CO ₂	g/km	150 - 153

*según el método de medición de la VDA

Mercedes-Benz E 250 CDI BlueEFFICIENCY

Motor

Nº de cilindros/disposición		4 en línea, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.143
Diámetro x carrera	mm	83,0 x 99,0
Potencia nominal	CV	204 a 4.200 rpm
Par motor máximo	Nm	500 a 1.600-1.800 rpm
Relación de compresión		16,2 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa a alta presión con <i>common rail</i> e inyectores piezoeléctricos, turbocompresor de dos etapas, control electrónico diésel EDC

Transmisión

Cambio		manual, de 6 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	2,65
	1ª marcha	5,10
	2ª marcha	2,78
	3ª marcha	1,75
	4ª marcha	1,25
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,81
	marcha atrás	4,63

Tren de rodaje

Eje delantero		eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero		eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, elementos de suspensión neumática, regulación integrada de nivel y amortiguadores cortos de doble tubo separados, barra de torsión
Frenos		frenos de disco con discos autoventilados delante y discos macizos detrás, freno de estacionamiento de tambor con acción sobre las ruedas traseras, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección		servodirección de cremallera, amortiguador de la dirección
Llantas		7,5 J x 16 H2
Neumáticos		225/55 R 16

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.845
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.420
Capacidad del depósito/reserva	l	59/8

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	7,8
Velocidad máxima	km/h	232
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	5,7 - 5,8
Emisiones de CO ₂	g/km	150 - 153

*según el método de medición de la VDA

Mercedes-Benz E 350 CDI BlueEFFICIENCY**Motor**

Nº de cilindros/disposición		V6, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.987
Diámetro x carrera	mm	83 x 92
Potencia nominal	CV	231 a 3.800 rpm
Par motor máximo	Nm	540 a 1.600-2.400 rpm
Relación de compresión		15,5 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa a alta presión con <i>common rail</i> e inyectores piezoeléctricos, turbocompresor, control electrónico diésel EDC

Transmisión

Cambio		automático de 7 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	2,65
	1ª marcha	4,38
	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero		eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero		eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, elementos de suspensión neumática, regulación integrada de nivel y amortiguadores cortos de doble tubo separados, barra de torsión
Frenos		frenos de disco con discos autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor con efecto sobre el eje trasero, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección		servodirección de cremallera con función paramétrica, amortiguador de la dirección
Llantas		7,5 J x 16 H2
Neumáticos		225/55 R 16

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.925
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.500
Capacidad del depósito/reserva	l	80/9

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	7,2
Velocidad máxima	km/h	240
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	7,0 - 7,3
Emisiones de CO ₂	g/km	185 - 192

*según el método de medición de la VDA

Mercedes-Benz E 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY

Motor

Nº de cilindros/disposición		V6, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.987
Diámetro x carrera	mm	83 x 92
Potencia nominal	CV	231 a 3.800 rpm
Par motor máximo	Nm	540 a 1.600-2.400 rpm
Relación de compresión		15,5 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa a alta presión con <i>common rail</i> e inyectores piezoeléctricos, turbocompresor, control electrónico diésel EDC

Transmisión

Cambio		automático de 7 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	2,65
	1ª marcha	4,38
	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero	eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, elementos de suspensión neumática, regulación integrada de nivel y amortiguadores cortos de doble tubo separados, barra de torsión
Frenos	frenos de disco con discos autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor con efecto sobre el eje trasero, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección	servodirección de cremallera con función paramétrica, amortiguador de la dirección
Llantas	8 J x 17 H2
Neumáticos	245/45 R 17

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.990
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.565
Capacidad del depósito/reserva	l	80/9

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	7,5
Velocidad máxima	km/h	235
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	7,6 - 7,7
Emisiones de CO ₂	g/km	200 - 203

*según el método de medición de la VDA

Mercedes-Benz E 200 CGI BlueEFFICIENCY

Motor

Nº de cilindros/disposición		4 en línea, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	1.796
Diámetro x carrera	mm	82 x 85
Potencia nominal	CV	184 a 5.250 rpm
Par motor máximo	Nm	270 a 1.800-4.600 rpm
Relación de compresión		9,8 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa de gasolina con regulación electrónica, turbocompresor

Transmisión

Cambio		manual, de 6 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	3,27
	1ª marcha	4,99
	2ª marcha	2,82
	3ª marcha	1,78
	4ª marcha	1,25
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,83
	marcha atrás	4,54

Tren de rodaje

Eje delantero	eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero	eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Frenos	frenos de disco con discos autoventilados delante y discos macizos detrás, freno de estacionamiento de tambor con acción sobre las ruedas traseras, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección	servodirección de cremallera, amortiguador de la dirección
Llantas	7 J x 16 H2
Neumáticos	205/60 R 16

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.735
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.310
Capacidad del depósito/reserva	l	59/8

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	8,7
Velocidad máxima	km/h	225
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	7,7**
Emisiones de CO ₂	g/km	179**

*según el método de medición de la VDA; **valores provisionales

Mercedes-Benz E 250 CGI BlueEFFICIENCY

Motor

Nº de cilindros/disposición		4 en línea, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	1.796
Diámetro x carrera	mm	82 x 85
Potencia nominal	CV	204 a 5.500 rpm
Par motor máximo	Nm	310 a 2.000-4.300 rpm
Relación de compresión		9,3 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa de gasolina con regulación electrónica, turbocompresor

Transmisión

Cambio		automático, 5 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	3,27
	1ª marcha	3,95
	2ª marcha	2,42
	3ª marcha	1,49
	4ª marcha	1,00
	5ª marcha	0,83
	marcha atrás	3,147

Tren de rodaje

Eje delantero	eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero	eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Frenos	frenos de disco con discos autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor con efecto sobre el eje trasero, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección	servodirección de cremallera, amortiguador de la dirección
Llantas	7,5 J x 16 H2
Neumáticos	225/55 R 16

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.735
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.310
Capacidad del depósito/reserva	l	59/8

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	8,4
Velocidad máxima	km/h	230
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	8,0 – 8,2
Emisiones de CO ₂	g/km	185 - 191

*según el método de medición de la VDA

Mercedes-Benz E 350 4MATIC

Motor

Nº de cilindros/disposición		V6, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	3.498
Diámetro x carrera	mm	92,9 x 86
Potencia nominal	CV	272 a 6.000 rpm
Par motor máximo	Nm	350 a 2.400-5.000 rpm
Relación de compresión		10,7:1
Preparación de la mezcla		inyección de combustible con regulación electrónica

Transmisión

Cambio		automático de 7 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	3,07
	1ª marcha	4,38
	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero	eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Frenos	frenos de disco con discos autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor con efecto sobre el eje trasero, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección	servodirección de cremallera con función paramétrica, amortiguador de la dirección
Llantas	8,0 J x 17 H2
Neumáticos	245/45 R 17

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.915
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.490
Capacidad del depósito/reserva	l	80/9

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	7,5
Velocidad máxima	km/h	243
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	10,2 – 10,3
Emisiones de CO ₂	g/km	238 - 241

*según el método de medición de la VDA

Mercedes-Benz E 350 CGI BlueEFFICIENCY

Motor

Nº de cilindros/disposición		V6, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	3.498
Diámetro x carrera	mm	92,9 x 86
Potencia nominal	CV	292 a 6.400 rpm
Par motor máximo	Nm	365 a 3.000-5.100 rpm
Relación de compresión		12,2 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa de gasolina con regulación electrónica e inyectores piezoeléctricos

Transmisión

Cambio		automático de 7 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	2,82
	1ª marcha	4,38
	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación selectivo, estabilizador
Eje trasero	eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, elementos de suspensión neumática, regulación integrada de nivel y amortiguadores cortos de doble tubo separados, barra de torsión
Frenos	frenos de disco con discos autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor con efecto sobre el eje trasero, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección	servodirección de cremallera con función paramétrica, amortiguador de la dirección
Llantas	7,5 J x 16 H2
Neumáticos	225/55 R 16

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.845
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.420
Capacidad del depósito/reserva	l	80/9

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	7,0
Velocidad máxima	km/h	250
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	8,6-8,9
Emisiones de CO ₂	g/km	200-208

*según el método de medición de la VDA

Mercedes-Benz E 500

Motor

Nº de cilindros/disposición		V8, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	5.461
Diámetro x carrera	mm	98 x 90,5
Potencia nominal	CV	388 a 6.000 rpm
Par motor máximo	Nm	530 a 2.800-4.800 rpm
Relación de compresión		10,7:1
Preparación de la mezcla		inyección de combustible con regulación electrónica

Transmisión

Cambio		automático de 7 velocidades
Desmultiplicaciones	diferencial	2,47
	1ª marcha	4,38
	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	eje de tres brazos, compensación del cabeceo al frenar, sistema de suspensión neumática integral AIRMATIC con sistema de amortiguación con regulación electrónica, estabilizador
Eje trasero	eje multibrazo, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, sistema de suspensión neumática integral AIRMATIC con sistema de amortiguación con regulación electrónica, estabilizador
Frenos	frenos de disco con discos autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor con efecto sobre el eje trasero, ABS, servofreno de emergencia, ESP®
Dirección	servodirección de cremallera con función paramétrica, amortiguador de la dirección
Llantas	8,0 J x 17 H2
Neumáticos	245/45 R 17

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.874
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.585/1.604
Longitud total	mm	4.895
Anchura total	mm	1.854
Altura total	mm	1.471
Diámetro de giro	m	11,25
Volumen máximo del maletero*	l	695-1.950
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.925
Carga útil	kg	575
Peso máximo autorizado	kg	2.500
Capacidad del depósito/reserva	l	80/9

Prestaciones y consumo

Aceleración 0 -100 km/h	s	5,4
Velocidad máxima	km/h	250
Consumo de combustible ciclo mixto	l/100 km	11,1-11,2
Emisiones de CO ₂	g/km	258-260

*según el método de medición de la VDA