Contacto:

André Silveira

Comunicação de Automóveis - Tel.: 21 925 71 92

Há 35 anos, o Mercedes-Benz W201 marcou o primeiro capítulo na história do Classe C

**A 8 de dezembro de 1982, a Mercedes-Benz apresentou o modelo W201. Este modelo faz parte da história de sucesso do Classe C, tendo todos os veículos deste segmento esta designação desde 1993. Inovador em termos de tecnologia e design, estabeleceu-se com sucesso nos mercados mundiais e atingiu vários marcos históricos como veículo de competição no Campeonato Alemão de Turismo (DTM). Atualmente o W201 é um jovem clássico extremamente popular e tão atrativo quanto o era aquando da sua estreia.**

Há cerca de 35 anos os modelos Mercedes-Benz 190 e 190 E celebravam a sua estreia, marcando o início de um capítulo totalmente novo na história da Marca. O modelo W201, que naquela época era designado por compacto, alargou a sua gama de produtos com a inclusão de uma quarta família de modelos, que se juntou aos já existentes Classe S, aos modelos de gama média superior (subsequentemente designados de Classe E) e aos modelos desportivos SL. Atualmente, o W201 que foi produzido entre 1982 e 1993 é um modelo fascinante com a atratividade de um jovem clássico. O atual Classe C - W205 -(consumo de combustível em ciclo combinado: 8.4-3.9 l/100 km; emissões de CO2 em ciclo combinado: 195 - 99 g/km\*) transporta os seus genes para o futuro de uma forma tão variada como nunca: como Limousine, Station, Coupé e Cabriolet.

O excecional nível tecnológico e estético das limousines W201 destaca a grande importância que a Mercedes-Benz atribui ao desenvolvimento de novos produtos. Mais conhecido como o "190" ou "Baby-Benz", o modelo celebrou a sua estreia com dois motores de quatro cilindros a gasolina: 190 era a designação atribuída inicialmente à versão equipada com motor de 90 cv. de potência. O 190 E a gasolina com sistema de injeção produzia 122 cv. de potência.

A Mercedes-Benz alargou subsequente e sistematicamente a gama através da produção de várias versões inovadoras. Apenas alguns exemplos: o 190 D (72 cv, de 1983) era conhecido como o "whisper Diesel" e foi o primeiro veículo ligeiro de passageiros produzido em série com isolamento acústico do motor. Em 1986 o modelo equipado com motor Diesel foi lançado com novos níveis de prestações – exclusivamente para o mercado Americano até ao outono de 1987 - na versão 190 D 2.5 Turbo, cujo motor de cinco cilindros produzia 122 cv. Para a potente versão de seis cilindros 190 E 2.6 (122 kW/166 cv, também a partir de 1986), os engenheiros venceram o desafio tecnológico de instalar o motor M 103 de seis cilindros em linha no compartimento do motor do W201.

Com a sua inovadora configuração de quatro válvulas por cilindro, o 190 E 2.3-16 (185 cv) já tinha alcançado sucesso no desporto automóvel no outono de 1983: três protótipos bateram antigos recordes mundiais no circuito de Nardo no sul de Itália, ao percorrerem 25.000 km’s, 25.000 milhas e 50.000 km’s, a velocidades médias de praticamente 250 km/h.

O 190 E 2.3-16 também demonstrou as suas capacidades desportivas na inauguração do novo circuito de Nürburgring: a 12 de maio de 1984, 20 pilotos inauguraram o novo circuito com uma prova ao volante deste veículo. O vencedor foi o piloto Brasileiro Ayrton Senna. O topo de gama era 190 E 2.5-16 Evolution II de elevada potência (235 cv). Este modelo também formou a base para o bem-sucedido veículo de competição que participou no Campeonato Alemão de Turismo (DTM) desde 1990.

Os triunfos conquistados pela Mercedes-Benz no DTM nos anos 80 e 90 estão estreitamente ligados ao W201: desde 1988 a 1993, os veículos de competição da classe de turismo que tinham este modelo como base, foram utilizados com sucesso no DTM. Durante este período a Mercedes-Benz venceu dois títulos de construtores (1991 e 1992), enquanto Klaus Ludwig tornou-se o campeão do DTM em 1992 ao volante do 190 E 2.5-16 Evolution II. Além destes títulos foram ainda conquistados quatro segundos lugares e três terceiros lugares.

No início de 1985, o modelo 190 E 2.3-16 recebeu a homologação para competir nos grupos A e N. Foi com este modelo que as equipas privadas começaram a competir no DTM em 1986 e que Volker Weidler conquistou o segundo lugar do campeonato. A época de 1988 marcou finalmente o retorno oficial da Mercedes-Benz ao desporto automóvel. Neste ano, Roland Asch conquistou o segundo lugar no campeonato DTM. A partir de 1989, o modelo de competição 190 E 2.5-16 Evolution entrou no DTM. Em 1990 seguiu-se o modelo 190 E 2.5-16 Evolution II. Na época de 1993 foi lançado o modelo AMG-Mercedes 190 E Class 1 – totalmente baseado no W201. Outros veículos da Mercedes-Benz para o campeonato DTM deram continuidade a esta história de sucesso de uma forma espetacular.

**A importância da segurança**

O compacto de 1982 foi revolucionário em termos de segurança. Isto deve-se ao facto de os engenheiros terem implementado sistematicamente não só soluções de segurança ativa, mas também de segurança passiva, e com os habituais elevados padrões da Mercedes-Benz. Este foi um desafio especial para a marca, num veículo comparativamente pequeno e de baixo peso, onde se destacava a suspensão traseira independente multilink com cinco braços em cada lado que, até hoje, permanece um conceito standard utilizado nos automóveis.

Para a segurança passiva, era importante combinar um design de baixo peso com uma elevada segurança durante uma colisão. O design do tejadilho do W201 com as suas longarinas posicionadas na periferia, tornou-se o padrão utilizado nos modelos seguintes da Mercedes-Benz dado o seu baixo peso e excecional estabilidade. Pela primeira vez, na classe de compactos, foi também utilizada uma estrutura em forquilha constituída por longarinas cónicas de deformação programada construídas em chapa de aço de elevada resistência, para um excelente desempenho durante uma colisão, particularmente em situações de impacto frontal descentrado.

O design do W201 também estabeleceu referências ao definir um segmento totalmente novo na gama da marca ao destacar-se com as suas linhas modernas. Ao mesmo tempo, a limousine era otimizada aerodinamicamente. Com um coeficiente aerodinâmico (Cd) igual a 0.34, o modelo evidenciava a melhor aerodinâmica de todos as limousines da Mercedes-Benz no momento da sua apresentação em 1982.

**Um jovem clássico com história**

A história por detrás do W201 teve início em 1973, quando a Mercedes-Benz reunia ideias para a construção de um veículo de um segmento abaixo das duas classes já estabelecidas. Foi nesta altura que os requisitos para um menor consumo de combustível deram origem a um aperfeiçoamento. Além disso, havia um grande interesse num segundo veículo compacto com os padrões de conforto e segurança de um veículo ligeiro de passageiros Mercedes-Benz.

A produção em série do W201 teve início em Sindelfingen. Posteriormente, a produção também foi iniciada na fábrica de Bremen da Mercedes-Benz. As instalações da fábrica foram significativamente alargadas para o novo modelo. Até hoje, a fábrica de Bremen mantém-se como a principal fábrica do Classe C, que se tornou o sucessor do W201 com o modelo 202 lançado em 1993.

Contudo, a ideia de um compacto e sofisticado veículo ligeiro de passageiros surgiu desde cedo na história da marca. O Benz Velo (1894 a 1900, o primeiro veículo do mundo produzido em larga escala) e o Mercedes 8/11 CV (1901 a 1903) já são considerados os pioneiros da classe de compactos. Os principais precursores neste segmento de mercado também incluem o Mercedes-Benz 170 (W 15, fabricado entre 1931 e 1936). Desde a década de 1950 que a Mercedes-Benz desenvolve continuamente conceitos para veículos mais compactos.

O W201 juntou todas estas ideias e conceitos num veículo, que era atrativo para os clientes tanto a nível tecnológico como a nível estético. Marcou o início da história de sucesso do Mercedes-Benz Classe C e antecipou o dinamismo da iniciativa de modelos. Até agosto de 1993 foram produzidos cerca de 1.879.630 modelos W201.