Contacto:

André Silveira

Comunicação de Automóveis - Tel.: 21 925 71 92

Novo Mercedes-Benz Classe C Limousine e Station

O novo Classe C é a primeira série de modelos da Mercedes-Benz a ser totalmente eletrificado. Graças a um motor de arranque/alternador integrado e a um sistema elétrico de bordo de 48 V ou à tecnologia híbrida plug-in, tem uma autonomia elétrica de cerca de 100 kms (WLTP). Este é um valor nunca antes atingido neste segmento de modelos. O Classe C é um dos modelos mais vendidos da Mercedes-Benz, pelo que esta eletrificação sistemática tem consequentemente um forte efeito positivo na pegada de carbono. Outros aperfeiçoamentos tecnológicos incluem equipamentos opcionais como os faróis DIGITAL LIGHT e a direção do eixo traseiro. Os modelos Limousine e Station serão lançados em simultâneo, podendo ser encomendados a partir de março e com chegada prevista aos concessionários no verão de 2021.

**Design: pureza sensual com um toque de desportividade e de elegância**

O novo Classe C, com o seu design dinâmico, aparenta estar em movimento mesmo quando parado, graças à combinação de uma curta projeção dianteira, com uma longa distância entre eixos e uma curta projeção traseira. O para-brisas e o habitáculo foram deslocados para trás para permitir obter estas proporções clássicas conhecidas na indústria automóvel como "cab-backward design". O modelo antecessor já representou um grande passo na concretização de um interior de elevada qualidade, enquanto o novo Classe C vai ainda mais longe no que diz respeito ao luxo moderno. No interior foram adotados destaques do novo Classe S, tendo sido acrescentado um toque de desportividade.

**Design exterior: perfil com atrativos efeitos de luz**

As superfícies laterais rigorosamente esculpidas criam efeitos de luz únicos. Por outro lado, os designers reduziram as linhas ao mínimo, o que acentua ainda mais a designada linha de passadeira ou linha de ombro. Na variante Station, a linha progressiva do tejadilho em combinação com o vidro traseiro inclinado acrescenta um toque de desportividade sem prejudicar a funcionalidade. Outros equipamentos que dão origem à superior aparência desportiva incluem a ampla largura dos eixos e as jantes de 17 a 19 polegadas com designs modernos.

A distintiva grelha do radiador caracteriza a secção dianteira. Todas as versões do modelo integram uma estrela central, com ligeiras diferenças na grelha do radiador ao nível do design e do carácter. A versão base integra uma estrela central e lamelas. A linha de equipamento AVANTGARDE integra elementos decorativos adicionais nas lamelas, enquanto a grelha do radiador e o para-choques dianteiro inclui adornamentos cromados. A linha AMG distingue-se por uma grelha com padrão diamante e estrela central cromada.

O design da secção traseira é típico de uma limousine Mercedes-Benz. Na variante Limousine, pela primeira vez no Classe C os farolins traseiros são constituídos por duas peças, com as funções de iluminação divididas entre a secção do painel lateral e a secção da tampa da bagageira. O interior criteriosamente configurado e pensado ao mais pequeno detalhe também revela o elevado padrão de qualidade. O revestimento opcional ou específico da linha de equipamento no para-choques traseiro complementa de forma atrativa a vista traseira. A gama de cores da carroçaria disponíveis foi alargada e inclui agora três novas pinturas – azul spectral, prata high-tech e branco opalite.

**Design interior: toques de desportividade graças ao design orientado para o condutor**

O painel de instrumentos inclui um ecrã LCD de alta resolução de 12,3”. É independente e aparenta flutuar em frente ao perfil em asa do revestimento. Este painel de instrumentos distingue-se dos tradicionais com os habituais instrumentos redondos.

O maior nível de digitalização também é óbvio no ecrã central, onde são disponibilizados controlos das funções do veículo através do ecrã tátil de elevada qualidade de 11,9” (30.2cm). A orientação de retrato é particularmente vantajosa para a navegação. O ecrã tátil aparenta igualmente flutuar no revestimento. Tal como o tablier, o ecrã encontra-se ligeiramente orientado para o condutor.

Um elemento cromado de elevada qualidade divide a consola central entre a secção traseira almofadada para o apoio de braços e a secção dianteira em preto lacado. O ecrã central independente surge suave e continuamente a partir desta superfície tridimensional.

O design moderno e extremamente minimalista dos painéis das portas, emolduram ambas as extremidades do tablier. O painel central das portas, com apoio de braços integrado, desenvolve-se a partir de uma superfície vertical e termina com uma orientação horizontal. Refletindo o design da consola central, a secção dianteira apresenta a forma de um elemento metálico sofisticado. Pode ser utilizada como apoio de mão ou puxador da porta, e aloja os botões de controlo do vidro elétrico. A consola flutuante de interruptores é outro destaque e integra os controlos de abertura da porta e de regulação do banco.

O design especial da linha de equipamento opcional AVANTGARDE ou dos bancos desportivos do novo Classe C utiliza camadas e superfícies envolventes para criar uma impressão visual de leveza. Os apoios de cabeça apresentam um design completamente novo e estão fixados ao encosto do banco com uma peça de revestimento vedada, sob a qual se encontra o mecanismo de regulação.

O Classe C está disponível com tablier revestido em pele sintética com friso central revestido a napa (equipamento opcional, de série em combinação com a linha AMG). A gama de revestimentos disponíveis demonstra as superfícies inovadoras. Estas incluem novas interpretações de laminado de madeira porosa em tons de castanho e laminado de madeira porosa preta, com revestimento em alumínio de qualidade, que segue os contornos do tablier.

O ecrã do condutor e o ecrã multimédia oferecem uma experiência visual completa. O estilo de indicação dos ecrãs pode ser personalizado com uma seleção de três estilos (Discreet, Sporty e Classic) e três modos (Navigation, Assistance e Service) No estilo de indicação "Sporty", por exemplo, a cor vermelha é predominante e o conta-rotações central apresenta um design dinâmico. Em combinação com qualquer linha de equipamento opcional, o novo Classe C está equipado de série com iluminação ambiente de fibra ótica.

**A última geração do MBUX: operação intuitiva e capacidade de aprendizagem**

Tal como o novo Classe S, o novo Classe C está equipado com a segunda geração do MBUX (Mercedes-Benz User Experience). O interior do veículo é ainda mais digital e inteligente, pois quer o hardware quer o software foram objeto de grandes avanços: as imagens brilhantes nos ecrãs LCD permitem controlar ainda mais facilmente o veículo e as funções de conforto equipadas.

O ecrã do condutor e o ecrã multimédia oferecem uma experiência completa e fascinante. A informação é apresentada de forma claramente estruturada. A Mercedes-Benz desenvolveu um novo design de ecrã para o Classe S, que agora é sistematicamente utilizado como base em outros modelos.

O estilo de indicação dos ecrãs pode ser personalizado com uma seleção de três estilos (Discreet, Sporty e Classic) e três modos (Navigation, Assistance e Service):

* No estilo "Classic", o condutor é recebido com um ambiente de apresentação familiar. O comprovado ecrã com dois tubos e os variados conteúdos de ambos fornece m toda a informação relevante para o condutor.
* O estilo "Sporty" é dominado pela cor vermelho, com um conta rotações central com design dinâmico.
* No estilo "Discreet", os conteúdos são reduzidos ao essencial. Além disso, ambos os ecrãs podem ser apresentados em sete esquemas de cores em combinação com a iluminação ambiente. Isto permite proporcionar uma impressionante experiência de cor no interior do habitáculo.
* No "Modo Assistência", as condições do trânsito são apresentadas em tempo real, complementadas com informação importante.

A navegação de ecrã total foi adotada a partir do Classe S e fornece ao condutor a melhor orientação possível durante uma viagem.

**Olá Mercedes: o assistente de voz cada vez mais sofisticado**

O assistente de voz "Olá Mercedes" torna-se agora interativo e com maior capacidade de aprendizagem através da ativação dos serviços online na Mercedes me App. Adicionalmente, certas ações podem ser realizadas mesmo sem a palavra-chave de ativação "Olá Mercedes". É o caso, por exemplo, do atendimento de uma chamada telefónica. O assistente de voz "Olá Mercedes" também explica as funções do veículo e, por exemplo, pode ajudar quando é solicitado para explicar como se pode ligar um smartphone através de Bluetooth ou onde se encontra o kit de primeiros-socorros. O assistente de voz "Olá Mercedes" também tem capacidade para reconhecer os ocupantes do veículo através das suas vozes.

**Smart Home: inteligência móvel para a máxima comodidade de controlo à distância**

Com a função MBUX Smart Home, o Classe C torna-se agora um centro de controlo móvel da residência de muitas pessoas. Como o Smart Home comunica com os sensores e atuadores através da rede WLAN, tornando a residência cada vez mais inteligente e comunicativa, a temperatura, as luzes, os estores e os aparelhos elétricos podem ser monitorizados e controlados remotamente. Sensores de movimento e interruptores fim-de-curso nas janelas informam o utilizador sobre possíveis intrusos ou quaisquer movimentações de pessoas nas suas residências.

"Olá Mercedes, está alguém em minha casa neste momento?" "Verifiquei agora. O último movimento detetado ocorreu na cozinha há uma hora atrás." É desta forma que as futuras conversações entre o condutor ou os passageiros e a função Smart Home poderão ocorrer através do assistente de voz MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Durante o lançamento de mercado, a função Smart Home do MBUX irá apoiar diversos dispositivos oferecidos por importantes fornecedores de sistemas de casa inteligente – os correspondentes acordos já foram estabelecidos com a Bosch Smart Home e a Samsung SmartThings. Posteriormente seguir-se-ão outros fornecedores que serão anunciados numa fase mais adiantada. Logo desde o início, o assistente de voz Olá Mercedes compreende questões e comandos em quatro idiomas (Alemão, Chinês, Inglês Americano e Inglês Britânico).

**Cadeia cinemática: eletrificação sistemática dos modernos motores de quatro cilindros**

Graças à eletrificação sistemática e à redução inteligente das dimensões dos motores, o novo Classe C estabelece novas referências em termos de eficiência. A gama de motores inclui apenas quatro versões de motores de quatro cilindros da atual família de motores modulares da Mercedes-Benz. Desta forma, a gama de motores é extremamente importante para a flexibilidade da rede de produção global, com eletrificação em função das necessidades.

Além da sobrealimentação, os motores diesel e a gasolina integram agora um motor de arranque/alternador (ISG) para a assistência inteligente em condições de baixa rotação, como num modelo híbrido suave de segunda geração. Esta solução assegura o fornecimento de um excelente nível de potência. O ISG utiliza um sistema elétrico de bordo de 48 V que permite a utilização de funções como a circulação em roda livre, potência suplementar ou recuperação de energia, e permite também uma significativa redução do consumo de combustível. O arranque do motor também se processa de forma extremamente rápida e confortável e a função start/stop opera de forma praticamente impercetível para o condutor, tal como a transição desde a circulação em roda livre com o motor desligado para uma forte aceleração com o motor ligado. Durante a circulação em roda livre, a interação inteligente entre o motor de combustão assegura um funcionamento extremamente suave.

**Primeiro diesel com motor de arranque/alternador integrado**

O líder das medidas de melhoria de eficiência é o novo motor OM 654 M com um motor de arranque/alternador integrado (ISG) de segunda geração. Está equipado com um sistema elétrico de bordo parcial de 48 V. Graças à função de recuperação de energia e à capacidade de circulação em roda livre com o motor desligado, o motor é ainda mais eficiente. Além da eletrificação, que também inclui a utilização de um compressor elétrico do sistema de ar condicionado, a seguir descrevem-se as modificações mais importantes que permitem extrair uma potência de até 265 cv e ainda uma potência suplementar de 20 cv a partir do sistema EQ Boost:

* Uma nova cambota permitiu aumentar o curso dos êmbolos para 94,3 mm e a cilindrada para 1.992 cc (anteriormente: 92,3 e 1.950 respetivamente)
* A pressão de injeção foi aumentada para 2.700 bar (anteriormente: 2.500)
* Resposta particularmente rápida e entrega de potência uniforme graças a dois turbocompressores arrefecidos a líquido de arrefecimento, ambos agora com turbina de geometria variável
* Canais de arrefecimento preenchidos com sódio em cada êmbolo. Esta solução ajuda a dissipar o calor na cavidade dos êmbolos.

Em termos de pós-tratamento dos gases de escape, o mais potente dos motores diesel de quatro cilindros também dá mais um passo em frente. Os seus componentes incluem:

* um catalisador de NOx instalado junto ao motor para a redução dos óxidos de azoto
* um DPF (filtro de partículas diesel com revestimento especial para reduzir também a quantidade de óxidos de azoto)
* um catalisador SCR (redução catalítica seletiva com válvula reguladora da quantidade de injeção de AdBlue®) e
* um catalisador SCR adicional na secção inferior do chassis do veículo, com válvula reguladora da quantidade de injeção de AdBlue®

**Motor de quatro cilindros a gasolina também equipado com ISG de segunda geração**

O motor de quatro cilindros a gasolina M 254, com motor de arranque/alternador de segunda geração e uma potência adicional de até 20 cv e mais 200 Nm de binário, também celebra a sua estreia no Classe C. Graças à recuperação de energia e à capacidade de circulação em roda livre com o motor desligado, o motor a gasolina revela-se extremamente eficiente. No motor M 254, a Mercedes-Benz combinou pela primeira vez todas as inovações das famílias de motores a gasolina e diesel de 4 e 6 cilindros num único motor.

**Caixa de velocidades automática agora de série em toda a gama**

A caixa de velocidades 9G-TRONIC foi adicionalmente desenvolvida para permitir a utilização do ISG e é agora equipada em todas as versões do Classe C. O motor elétrico, a eletrónica de potência e o permutador de arrefecimento do óleo da caixa de velocidades foram agora instalados na caixa de velocidades. Os cabos anteriormente necessários foram eliminados, o que permitiu reduzir o espaço de instalação e o peso. Além disso, a eficiência da caixa de velocidades foi aumentada. Entre outros fatores, a interligação otimizada com a bomba elétrica auxiliar de óleo permite reduzir o caudal da bomba mecânica em 30% – com o objetivo de obtenção de uma maior eficiência. Adicionalmente, o sistema utiliza uma nova geração do controlo totalmente integrado da caixa de velocidades com um processador e nova tecnologia de construção e ligação. Além da maior capacidade de processamento, a quantidade de interfaces elétricos foi drasticamente reduzida e o peso do sistema de controlo da caixa de velocidades foi reduzido em 30%.

O sistema de tração integral 4MATIC dos modelos equipados com tração integral foi sujeito a desenvolvimento adicional. O novo diferencial do eixo dianteiro permite transferir um maior binário, com uma distribuição ideal entre os eixos, para uma maior dinâmica de condução. Adicionalmente, este novo diferencial do eixo dianteiro tem uma vantagem a nível de peso comparativamente ao do modelo antecessor – uma contribuição para a redução das emissões de CO2. Os técnicos conseguiram reduzir as perdas por atrito na nova caixa de transferência. Além disso, também integra um circuito de óleo fechado e não requer medidas adicionais de arrefecimento.

**Versões híbridas plug-in com uma autonomia elétrica de cerca de 100 quilómetros (WLTP)**

As variantes híbridas plug-in de quarta geração estarão disponíveis brevemente após o lançamento de mercado do modelo. A eletrificação está a avançar significativamente com a utilização dos mesmos motores base. Com uma potência elétrica de (129 CV) e uma autonomia elétrica de cerca de 100 quilómetros (WLTP), o Classe C plug-in será utilizado em modo totalmente elétrico em muitos casos e durante muitos dias sem que seja necessário ligar o motor de combustão. Esta é a versão ultramoderna de dois litros do motor de quatro cilindros M 254, com uma potência de204 cv. Com uma potência total do sistema de 313 CV e um binário total do sistema de 550 Nm, o pack completo não só é extremamente eficiente como também é claramente desportivo.

O novo sistema de alta tensão é mais compacto e potente, enquanto a quantidade de interfaces de alta tensão foi significativamente reduzida. A integração da eletrónica de potência no alojamento da caixa de velocidades reduz o espaço de instalação necessário e ao mesmo tempo simplifica os processos na fábrica de produção. O aumento da tensão do sistema elétrico também permite aumentar a potência sem aumentar as secções da cablagem.

O elevado desempenho da cabeça de tração híbrida é alcançado através da utilização de um motor síncrono de excitação permanente com rotor interno e de uma bateria de alta tensão de elevada densidade de energia. O binário máximo de 440 Nm do motor elétrico está disponível logo à rotação igual a zero, assegurando uma elevada agilidade durante o arranque bem como excelentes prestações dinâmicas. A potência elétrica total está disponível até à velocidade do veículo de 140 km/h, a partir da qual é suavemente limitada.

A bateria de alta tensão foi desenvolvida pela própria Mercedes-Benz AG. É parte integrante da família de baterias de quarta geração e representa uma evolução lógica da anterior geração. É constituída por 96 células divididas por vários módulos. A bateria tem uma capacidade total de armazenamento de energia de 25,4 kWh, aumentando significativamente a autonomia do veículo para cerca de 100 quilómetros. Para suportar a elevada densidade de energia, a bateria de alta tensão integra um sistema de arrefecimento interno. O sistema de gestão térmica pode, portanto, controlar a temperatura de funcionamento independentemente do controlo da climatização no interior do veículo. Além de permitir o funcionamento contínuo em regiões de elevada e de baixa temperatura do ar ambiente, este sistema também permite o carregamento rápido com corrente contínua. Mesmo quando se encontra descarregada, a bateria pode ser carregada em cerca de 30 minutos utilizando o opcional carregador DC de 55 kW. Está disponível um carregador de 11 kW (em função do mercado) para o carregamento trifásico através de uma Wallbox ligada a uma instalação elétrica residencial de corrente alternada.

O posicionamento da bateria no veículo fornece vantagens para uma utilização no dia-a-dia comparativamente ao modelo antecessor: o degrau na bagageira foi eliminado e desta forma é possível agora utilizar a função de abertura de carga do compartimento de bagagens no interior do habitáculo. Esta melhoria é sentida particularmente na variante Station: o comprimento do piso do compartimento de bagagens foi aumentado em 63 mm para 1043 mm. As grades de garrafas de elevada altura podem ser colocadas facilmente por debaixo das cassetes da cobertura retrátil do compartimento de bagagens e da rede divisória, pois a altura do compartimento de bagagens foi aumentada em 150 mm para 732 mm. Comparativamente ao modelo antecessor, o volume do compartimento de bagagens foi aumentado em 45 litros para 360 litros e, com os encostos do banco traseiro rebatidos, o volume do compartimento de bagagens da variante Station é de 1375 litros (mais 40 l). A suspensão pneumática e o controlo da altura do eixo traseiro são equipamentos de série em ambas as variantes Limousine e Station.

**Experiência de condução: significativamente mais elétrica**

Em suma, a experiência de condução é significativamente mais elétrica. Com o aumento da autonomia elétrica para cerca de 100 quilómetros, os condutores podem realizar a maioria das viagens do dia-a-dia apenas em modo elétrico. A função de recuperação de energia permite recuperar a energia cinética durante a desaceleração ou em troços de descida, um processo que agora também foi melhorado através da interação com os travões hidráulicos. A potência do sistema de recuperação de energia é agora superior a 100 kW. A estratégia de funcionamento inteligente em função do percurso ativa o modo de condução elétrico sempre que seja mais apropriado no percurso em análise. Por exemplo, a estratégia considera os dados da navegação, a topografia, os limites de velocidades e as condições do trânsito em todo o percurso planeado. Um condutor que pretenda influenciar o nível de recuperação de energia poderá fazê-lo diretamente em três níveis, que podem ser selecionados através dos interruptores basculantes atrás do volante. Isto é possível em todos os modos da transmissão, exceto o modo SPORT. No modo da transmissão D-, por exemplo, o condutor pode utilizar a função de condução com "um pedal": quando o condutor retira o pé do pedal do acelerador para desacelerar ou travar, a desaceleração do veículo em modo puramente elétrico é de tal intensidade que na maioria das situações não é necessário pressionar o pedal dos travões.

A estratégia de funcionamento comunica com os sensores dos sistemas de assistência e desta forma apoia eficientemente o condutor em muitas situações de condução. Ao longo de percursos mais extensos em zonas urbanas, por exemplo, o veículo dará prioridade à condução em modo elétrico. Dois modos de condução adicionais permitem ao condutor utilizar a cadeia cinemática plug-in de forma particularmente vantajosa:

* BATTERY HOLD: é data prioridade à manutenção do estado de carga da bateria de alta tensão, por exemplo, quando se pretende conduzir posteriormente no centro de uma cidade ou em zonas verdes; seleção da propulsão mais apropriada pela cadeia cinemática híbrida, em função da situação de condução e do percurso.
* ELECTRIC: condução em modo elétrico até à velocidade de 140 km/h, nível de recuperação de energia ajustável em modo desaceleração, adaptação do Active Distance Assist DISTRONIC para a condução em modo elétrico, ativação do motor de combustão utilizando um ponto de pressão do pedal do acelerador (interruptor kickdown)

Os modelos híbridos plug-in do novo Classe C estão equipados com um sensor háptico no pedal do acelerador, com um ponto de pressão correspondente a um ângulo do pedal do acelerador de 9.7°. Em modo ELECTRIC, este aumento de potência é ativado e permite a utilização do veículo em modo totalmente elétrico até ao ponto de pressão adicional. Quando o ponto de pressão é excedido, o motor de combustão é ligado e fornece o binário adicional. A função Power Nap do sistema ENERGIZING COMFORT está igualmente reservada às versões híbridas plug-in.

**Suspensão: conforto e agilidade**

Os principais componentes da nova suspensão configurada para um maior dinamismo são um novo eixo dianteiro de quatro barras e um eixo traseiro multi-link instalado numa subestrutura. A nova suspensão fornece a base para um elevado nível de conforto, baixos níveis de ruído, um comportamento ágil e um elevado prazer de condução. O novo Classe C está opcionalmente disponível com sistema de amortecimento continuamente ajustável e uma suspensão desportiva. A suspensão pneumática traseira é um equipamento de série em ambas as variantes Limo e Station dos modelos híbridos plug-in.

**Direção do eixo traseiro: maior agilidade e dinamismo**

O novo Classe C é especialmente ágil e estável com a opcional direção do eixo traseiro e com relação de transmissão mais direta da direção dianteira. O ângulo da direção no eixo traseiro pode atingir até 2.5 graus. Esta solução permite reduzir o diâmetro de viragem em 43 centímetros para 10.64 metros.

Para atingir o ângulo máximo de viragem, o volante requer uma menor quantidade de voltas. Com a direção do eixo traseiro, e em função da cadeia cinemática, são necessárias 2.1 voltas ao invés das 2.35 voltas (tração traseira com direção de conforto) ou 2.3 voltas (versões 4MATIC com direção de conforto).

A uma velocidade inferior a 60 km/h, as rodas traseiras são direcionadas no sentido oposto ao das rodas dianteiras – e até 2.5° no sentido oposto ao do ângulo do eixo dianteiro durante as manobras de estacionamento. Em função da situação, este sistema permite reduzir virtualmente a distância entre eixos, tornando o veículo mais manobrável, leve e ágil. A uma velocidade superior a 60 km/h, as rodas traseiras são direcionadas até um ângulo de 2.5° no mesmo sentido das rodas dianteiras. Este aumento virtual da distância entre eixos fornece vantagens notáveis no que diz respeito à melhoria da estabilidade e da segurança a alta velocidade, durante as rápidas mudanças de faixa de rodagem ou durante as súbitas manobras de desvio.

Adicionalmente, as operações no volante são significativamente inferiores durante uma condução dinâmica, por exemplo, quando o veículo é conduzido em estradas nacionais – e o veículo responde às operações no volante de forma ainda mais desportiva. Este desempenho é apoiado pela função integrada de controlo dinâmico do ESP.

**Sistemas de assistência à condução: redução de stress e apoio em situações de perigo**

Comparativamente ao antecessor Classe C, a mais recente geração do pack Sistemas de Assistência à Condução inclui funções adicionais e mais avançadas. Estas reduzem o esforço do condutor em situações do dia-a-dia, para uma condução mais confortável e segura. Em situações de perigo, os sistemas de assistência podem responder perante colisões iminentes se a situação o exigir. O princípio de funcionamento dos sistemas é visualizado no ecrã do painel de instrumentos através de um novo conceito de indicação.

**Novos desenvolvimentos dos sistemas de assistência: três exemplos**

Em todos os tipos de estradas – estradas reservadas a veículos motorizados, estradas nacionais ou estradas municipais – o Active Distance Assist DISTRONIC pode manter automaticamente uma distância pré-definida relativamente ao veículo em frente. A resposta perante veículos parados na via até uma velocidade de 100 km/h (anteriormente: 60 km/h) é uma nova característica.

O Active Steering Assist ajuda os condutores a manter o veículo na faixa de rodagem até uma velocidade de 210 km/h. As novas funcionalidades incluem o reconhecimento de faixas de rodagem adicionais com a câmara de 360°, permitindo formar um corredor de emergência particularmente em condições de baixa velocidade, melhorando significativamente a disponibilidade e o desempenho em curvas de estradas nacionais e melhorando a centralização do veículo nas faixas de rodagem de vias reservadas a veículos motorizados.

Além dos limites de velocidade indicados em sinais verticais, o Assistente de Reconhecimento de Sinais de Trânsito reconhece os sinais de trânsito em pórticos e em troços sujeitos a obras rodoviárias. Mesmo a sinalização condicional (ex. "em estrada molhada") é reconhecida através da utilização de todos os sensores de bordo. Outras novidades são as funções de sinal de stop e de aviso de semáforo vermelho (como parte integrante do pack Sistemas de Assistência à Condução).

**Os sistemas de estacionamento inteligentes apoiam o condutor durante as manobras**

Graças à melhoria dos sensores de deteção das condições circundantes ao veículo, os sistemas de estacionamento fornecem ao condutor uma ainda melhor assistência aquando das manobras a baixa velocidade. A operação é mais rápida e mais intuitiva graças à integração no MBUX. A opcional direção do eixo traseiro está integrada nos assistentes de estacionamento, com a adaptação adequada do cálculo das trajetórias. As funções de travagem de emergência servem para proteger também os outros utentes da estrada.

Além da estabilização do veículo combinado durante as manobras de marcha-atrás, pela primeira vez o opcional assistente de manobra do reboque para a variante Station também pode agora lidar livremente com manobras de mudança de direção selecionáveis até 90°. Isto permite posicionar um reboque de forma rigorosa e em segurança.

**DIGITAL LIGHT: extremamente poderoso com funções de projeção opcionais**

O novo Classe C está equipado de série com faróis LED High Performance. O conhecido sistema DIGITAL LIGHT do novo Classe S está disponível como opção. Esta revolucionária tecnologia de iluminação dos faróis permite utilizar funções totalmente novas, por exemplo, a projeção de marcas auxiliares ou sinais de aviso na estrada em frente ao veículo. Em cada farol, o sistema DIGITAL LIGHT integra um módulo de iluminação com três LEDs de elevada potência, cuja luz é refractada e direcionada por 1.3 milhões de microespelhos.

Com esta dinâmica e precisão, este sistema inteligente cria possibilidades virtualmente ilimitadas para uma distribuição de luz de alta resolução, que se ajusta idealmente às condições circundantes. Contudo, o fator decisivo não está na tecnologia incorporada no farol, mas sim na lógica de controlo. As câmaras de bordo e os vários sensores detetam outros utentes da via, enquanto os poderosos processadores processam e avaliam os dados e os mapas de navegação digitais em milissegundos e fornecem sinais de comando aos faróis para adaptar idealmente a distribuição de luz em todas as situações. Daqui resultam uma visibilidade ideal para o condutor sem encandear os restantes utentes da via e ainda funções inovadoras com segurança adicional.

O sistema "DIGITAL LIGHT" não pretende alcançar recordes mundiais de distância, mas sim proporcionar permanentemente uma excelente visibilidade e o máximo brilho sem encandeamento através de um inovador conceito abrangente. As funções inovadoras para assistir o condutor e comunicar com outros utentes da via permitem melhorar significativamente a segurança durante a condução noturna.

O sistema DIGITAL LIGHT com função de projeção está disponível como equipamento opcional. Este sistema pode tornar a condução mais segura através da projeção de linhas-guia, símbolos e animações na estrada.

* Por exemplo, o sistema DIGITAL LIGHT projeta duas linhas guia quando o veículo deteta obras rodoviárias. Estas permitem delinear aproximadamente a largura do veículo. O condutor tem, portanto, à sua disposição uma melhor orientação em vias estreitas.
* A tecnologia inteligente destaca os pedestres em zonas de perigo com a função projetor e clarifica a posição dos mesmos com pontos de direção projetados.
* Os condutores que circulem em sentido contrário em vias reservadas a veículos motorizados ou vias de sentido único são avisados através de um símbolo.
* O mesmo símbolo de aviso é apresentado antes de semáforos vermelhos ou sinais de stop.

**Conceito dimensional e equipamentos práticos: mais espaço nos compartimentos dianteiro e traseiro**

Com um comprimento de 4751 mm e uma largura de 1820 mm, as dimensões das variantes Limo e Station são consideravelmente superiores quando comparadas com as das variantes do modelo antecessor. A distância entre eixos aumentou 25 mm para 2865 mm. Os ocupantes dianteiros e traseiros beneficiam das maiores dimensões exteriores.

O baixo coeficiente aerodinâmico do modelo antecessor (Limo: Cd 0.24, Station: Cd 0.27) foi preservado apesar das maiores dimensões exteriores.

A capacidade do compartimento de bagagens da variante Station é 30 litros superior em relação à do modelo antecessor, tendo agora uma capacidade de 490 a 1510 litros. Outras melhorias práticas: a altura do compartimento de bagagens até à cobertura retrátil (bem como o comprimento do compartimento de bagagens) foi aumentada em relação ao modelo antecessor. A embaladeira do compartimento de bagagens está posicionada a uma altura ligeiramente inferior.

O encosto do banco traseiro da variante Station pode ser rebatido na proporção de 40:20:40. A operação é realizada através de dois botões de pressão nos lados esquerdo e direito superior do encosto do banco. O opcional pack Load Compartment Comfort inclui o rebatimento elétrico.

A variante Station está equipada de série com a porta do compartimento de bagagens EASY-PACK. A porta do compartimento de bagagens abre e fecha comodamente através de o simples pressionar de um botão: com o botão na chave de comando, o interruptor na porta do condutor ou o manípulo de abertura na porta do compartimento de bagagens. Maior conforto de utilização: pela primeira vez, a cobertura retrátil do compartimento de bagagens e a rede divisória estão separadas. Cada uma inclui a sua própria cassete de enrolamento da cobertura retrátil e da rede divisória respetivamente. O peso reduzido das cassetes individuais torna mais fácil a operação das mesmas.

**Uma história de sucesso: o modelo mais vendido durante muitos anos**

Na última década, o Classe C foi o modelo Mercedes-Benz mais vendido. Desde o lançamento da atual geração em 2014, foram vendidas mais de 2.5 milhões de unidades das variantes Limousine e Station. Em 2020, as variantes Limo e Station do Classe C foram entregues a clientes de mais de 100 mercados em todo o mundo. Dois em cada três veículos Classe C vendidos na Alemanha correspondem à variante Station.

**Produção: numa rede de produção global com tecnologias digitais revolucionárias**

O novo Classe C será produzido nas fábricas da divisão Mercedes-Benz Cars em Bremen (Alemanha), Beijing (China) e East London (África do Sul). A fábrica de Bremen, a maior empregadora privada na região com mais de 12,000 empregados, lidera a produção desta série de modelos na rede de produção global do Classe C, por exemplo, através da oferta de formação digital. Desta forma, o novo Classe C será integrado de forma flexível na produção em série em todo o mundo. A cooperação estreita e digitalmente apoiada entre os colaboradores na rede de produção global do Classe C irá permitir um arranque uniforme da produção de todas as fábricas em todo o mundo.

A partir de 2022, todas as fábricas de modelos ligeiros de passageiros e de comerciais ligeiros da Mercedes-Benz irão produzir em função das metas de neutralidade carbónica. Atualmente, a energia elétrica consumida por muitas fábricas da Mercedes-Benz já é obtida a partir de fontes renováveis e isto também se aplica à fábrica de Bremen.