



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

11 maja 2023 r.

30 lat temu pojawił się pierwszy Mercedes-Benz Klasy C – seria modelowa 202

- W maju 1993 r. Mercedes-Benz zaprezentował następcę serii 201, czyli modelu 190
- Jesienią 1993 r. pojawił się wariant C 36 AMG – manifest sportowego charakteru
- W 1996 r. zaprezentowano nadwozie Kombi (S 202)
- Classic, Elegance, Esprit i Sport – cztery linie wyposażenia skierowane do szerokiej grupy docelowej

Kompaktowy, bezpieczny i ceniony – Mercedes-Benz Klasy C z serii 202 odniósł ogromny sukces: od 1993 do 2001 r. z taśm produkcyjnych zjechało prawie 1,9 miliona Limuzyn i Kombi. Tym samym pierwsza Klasa C przypieczętowała sukces swojego znamienitego poprzednika, modelu 190 (W 201), powszechnie znanego jako Baby Benz. Nowe silniki wysokoprężne i benzynowe w technice czterozaworowej osiągały wyższą moc przy mniejszym zużyciu paliwa. Wyjątkowo sportowy charakter wyróżniał wariant C 36 AMG o mocy 206 kW (280 KM) – pierwszy wspólny projekt z AMG. Wraz z serią 202 Mercedes-Benz sukcesywnie wprowadzał nowe nazewnictwo: śladem Klasy S, która swoją nazwę otrzymała w 1972 r., model zyskał oznaczenie w postaci pojedynczej litery – C – umieszczonej przed trzycyfrową liczbą odnoszącą się do pojemności skokowej silnika. Latem 1993 r. Mercedes-Benz tę samą zasadę wprowadził dla innych modeli osobowych.

Klasa C imponowała ponadczasowym designem i większą przestrzenią w kabinie

Design serii 202 był ponadczasowy i elegancki: „Dzięki smukłej, estetycznej i ponadczasowej formie wzornictwo pierwszej Klasy C miało przemawiać do szerokiego grona odbiorców” – wspomina prof. Peter Pfeiffer, szef designu Mercedes-Benz w latach 1999-2008, wyjaśniając ówczesne specyfikacje. „Naturalnie pasowało to do naszego języka designu. Sukces Klasy C pokazał, że planowana od początku konsolidacja (koncepcji W 201) była słusznym kierunkiem”.

W porównaniu do poprzednika Klasa C oferowała znacznie więcej miejsca we wnętrzu: „Zareagowaliśmy na fakt, że populacja Europy Środkowej niemal z roku na rok rosta” – dodaje prof. Hermann Gaus, ówczesny szef ogólnego rozwoju pojazdów. Dodatkową przestrzeń w kabinie przy niewiele większych wymiarach zewnętrznych uzyskano między innymi dzięki odpowiedniemu rozmieszczeniu poszczególnych podzespołów, takich jak silnik, osie i skrzynia biegów. Znaczne korzyści przyniosło również przeniesienie zbiornika paliwa, który w 190 był montowany za tylną kanapą. W Klasie C po raz pierwszy zastosowano lekki plastikowy zbiornik paliwa – można go było swobodnie formować i umieścić pod kanapą, przed tylną osią. Efekt: projektanci mogli nieco cofnąć

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | telefon +49 7 11 17-0 | faks +49 7 11 17-222 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 19360

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

Zarząd: Ola Källenius, Prezes; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Mercedes-Benz Group AG (Stuttgart, Niemcy).

tylne siedzenia w celu zwiększenia przestrzeni. W porównaniu z W 201 wzrosła też pojemność bagażnika. To wszystko przy wciąż kompaktowych wymiarach – na długość Klasie C przybyło około 40 mm.

Bezpieczeństwo i ochrona zasobów

Oprócz poprawy bezpieczeństwa w przypadku zderzeń czołowych i w tył pojazdu wysoki priorytet nadano ochronie w obliczu uderzeń w bok. W tym celu wdrożono szeroko zakrojony pakiet środków, w tym jednocześnie boczne profile, które zapewniały bardzo wysoki poziom wytrzymałości. Ponadto drzwi wzmocniono konstrukcją rurową, a trójwarstwowy słupek B łączył się z progiem szeroką, solidną podstawą. Masywne poprzecznice pod przednimi fotelami przenosiły siły na tunel środkowy i nieuszkodzoną stronę pojazdu. Wzmocnienia w progach zapobiegały ich wyginaniu i zgniataniu. Również siedzenia zaprojektowano pod kątem wysokiej sztywności, tak aby mogły przenosić siły bez deformacji. Jednocześnie projektanci serii 202 pamiętali o ochronie zasobów. Naczelnym celem było zagwarantowanie, że po wycofaniu z eksploatacji 85% samochodu będzie można poddać recyklingowi.

Nowe silniki zapewniające wyższą moc i niższe spalanie

W momencie wprowadzenia na rynek Klasa C była dostępna w czterech wersjach benzynowych i trzech wysokoprężnych. Wariant C 180 osiągał moc 90 kW (122 KM), C 200 – 100 kW (136 KM), C 220 – 110 kW (150 KM), a C 280 z sześciocyndrowego rzędowego silnika generował 142 kW (193 KM). Wśród odmian z zapłonem samoczynnym podstawowym wariantem był C 200 Diesel o mocy 55 kW (75 KM). Mocniejszy C 220 Diesel rozwijał 70 kW (95 KM), a C 250 Diesel – 83 kW (113 KM).

Nowe silniki benzynowe miały większy moment obrotowy i wyższą moc niż te w W 201. Znacząco poprawiła się przy tym jakość spalin. To załuga innowacji takich jak technika czterozaworowa, zastosowana w większych silnikach regulacja wałka rozrządu, dalszy rozwój zarządzania pracą jednostki napędowej oraz zmniejszenie tarcia w napędzie zaworów. Mercedes-Benz był pierwszym producentem na świecie, który wprowadził technikę czterozaworową także do silników wysokoprężnych. W połączeniu z dodatkowymi udoskonaleniami, takimi jak nowe elektroniczne systemy wtrysku, i tu uzyskano wyższą moc oraz moment obrotowy. Standardowy układ recyrkulacji spalin i katalizator znacznie obniżyły emisję cząstek stałych.

Zawieszenie zestrojone z myślą o komforcie

Nowoczesna konstrukcja podwozia przyczyniła się do znaczącej poprawy komfortu i bezpieczeństwa jazdy. Przednia oś z podwójnymi wahaczami poprzecznymi pozwoliła zoptymalizować prowadzenie kół. Wielowahaczowe tylne zawieszenie znane z Baby Benza zostało zmodyfikowane i wyposażone w elastyczne mocowanie dyferencjału. Również nowe zestrojenie sprężyn i amortyzatorów, a także większy rozstaw osi oraz szerszy rozstaw kół przyczyniły się do zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa prowadzenia.

Właściwy wybór dla każdego – cztery linie wyposażenia

Standardowe wyposażenie nowej Klasy C obejmowało poduszkę powietrzną kierowcy, zintegrowaną ochronę w obliczu uderzenia w bok, system ABS zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania, wspomaganie kierownicy, pięciobiegową przekładnię oraz centralny zamek. Oprócz tzw. wersji klasycznej – określanej później jako Classic – Mercedes-Benz oferował nową limuzynę w liniach wyposażenia o nazwach Esprit, Elegance i Sport. Producent charakteryzował je jako: „młodzięczo zuchwałą” (Esprit), „formalnie elegancką” (Elegance) oraz „dynamiczną i techniczną” (Sport). Wariant Esprit wyróżniały obniżone o 25 mm zawieszenie oraz wnętrze w świeżej kolorystyce. Odmiana Elegance otrzymywała lakierowane listwy ochronne z chromowanymi wstawkami, stosowanymi również w klamkach drzwi, oraz drewniane wykończenia w kabinie. Klasa C Sport miała zmniejszony o 25 mm prześwit i sztywniejsze nastawy zawieszenia. Jej wyposażenie obejmowało szersze opony

i pięcioletnie obręcze kół z lekkich stopów. „Dzięki tym liniom udało nam się dotrzeć do jeszcze szerszego grona odbiorców” – wyjaśnia prof. Peter Pfeiffer. „Warianty Esprit i Sport przyciągnęły nabywców, którzy mogli uznać design W 202 za zbyt stateczny”. Na linie Classic i Elegance przypadało po około 1/3 dostarczonych aut; pozostałą część stanowiły odmiany Esprit i Sport.

Wprowadzenie modelu Kombi

Już na wczesnym etapie projektowania limuzyny – zainicjowanym w 1986 r. – zarząd ówczesnego koncernu Daimler-Benz AG zdecydował o opracowaniu wariantu kombi, z wewnętrznym oznaczeniem S 202. Wprowadzono go w 1996 r. Samochód błyszczał nie tylko szeregiem praktycznych zalet, ale i designem. „Samochody muszą fascynować” – mówi prof. Peter Pfeiffer. „Auta oparte na samym rozsądku nie cieszą się na rynku powodzeniem”.

Mocarne wersje AMG

Topowym wariantem serii 202 początkowo był zaprezentowany jesienią 1993 r. C 36 AMG. To pierwszy samochód wspólnie opracowany przez Mercedes-Benz oraz AMG. Bazował on na odmianie C 280 z linii wyposażenia Sport. Inżynierowie AMG zwiększyli średnicę i skok tłoka 2,8-litrowego silnika o 6 cylindrach do pojemności skokowej 3,6 litra. Specjalne tłoki, zmodyfikowany wał korbowy oraz wyższy stopień sprężania zaowocowały mocą 206 kW (280 KM). W porównaniu z wariantem Sport zawieszenie zostało obniżone o kolejne 10 mm. Wizualnie wariant AMG wyróżniały zmodyfikowane zderzaki, osłony progów oraz większe obręcze.

W prace rozwojowe zaangażowani byli styliści z Sindelfingen. „C 36 AMG w naturalny sposób wpisuje się w ogólny idiom stylistyczny tej serii” – mówi prof. Peter Pfeiffer. Samochód spotkał się z bardzo życzliwym przyjęciem: od jesieni 1993 do czerwca 1997 r. wyprodukowano 5221 egzemplarzy C 36 AMG. We wrześniu 1997 r. pod maską Klasy C zadebiutował silnik o 8 cylindrach, który w nowym wariantcie C 43 AMG rozwijał moc 225 kW (306 KM). W C 55 AMG, wprowadzonym w 1998 r., jego moc wzrosła do 255 kW (347 KM).

Klasa C za pierwszym podejściem triumfuje w DTM

Począwszy od 1994 r. Klasa C kontynuowała imponujące sukcesy wyścigowego samochodu turystycznego opartego na modelu 190 E 2.5-16 w DTM – popularnej europejskiej serii wyścigów. Już w 1994 r. Klaus Ludwig zdobył tytuł za kierownicą Mercedesa Klasy C DTM AMG, którego silnik V6 generował moc 294 kW (400 KM). Rok później Bernd Schneider zapewnił sobie tytuły mistrzowskie w DTM i Międzynarodowych Mistrzostwach Samochodów Turystycznych ITC za kierownicą Klasy C DTM AMG wzmocnionej do 324 kW (440 KM). Zwycięski samochód jest prezentowany w Muzeum Mercedes-Benz.

Aktualizacja modelu: nowe silniki V6 i CDI

W okresie produkcji od 1993 do 2000 r. (Limuzyna) i 1996-2001 (Kombi) przeprowadzono liczne udoskonalenia wizualne i techniczne Klasy C. Na przykład w 1995 r. wariant C 230 Kompressor wyposażono w sprężarkę Rootsa. Zapewniło to znacznie wyższy moment obrotowy w szerokim zakresie obrotów i bardziej responsywne reakcje. „Ze względu na brak opóźnienia zdecydowaliśmy się wówczas na sprężarkę, a nie na turbosprężarkę” – wyjaśnia konstruktor pojazdów, prof. Hermann Gaus. Od czasu aktualizacji modelu w 1997 r. warianty C 240 i C 280 oferowano z nowymi silnikami V6. Co więcej, można je było zamówić z nowym elektronicznym systemem stabilizacji toru jazdy ESP®, który później był dostępny także dla innych odmian. W ramach modernizacji lista standardowego wyposażenia wzbogaciła się o boczne poduszki w przednich drzwiach, wysokowydajne napinacze pasów z ogranicznikami siły napięcia dla przednich foteli oraz wspomaganie hamowania.

Mercedes-Benz wprowadził też turbodoładowany silnik wysokoprężny. Wariant C 250 Turbodiesel był pierwszym samochodem osobowym z jednostką wysokoprężną z turbodoładowaniem wyposażoną w czterozaworową głowicę i międzystopniowe chłodzenie (intercooler). Silnik rozwijał moc 110 kW (150 KM). W 1997 r. do Klasy C trafiła technika common rail. Czterocyldrowa jednostka wysokoprężna pod maską C 220 CDI rozwijała moc 92 kW (125 KM). Mogła poszczycić się nie tylko najwyższym maksymalnym momentem obrotowym (300 Nm) w swojej klasie pojemności skokowej, ale wyznaczała też standardy w zakresie zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń. W 1998 r. dołączył do niej wariant C 200 CDI o mocy 75 kW (102 KM).

Od 1993 do 2000 r. wyprodukowano 1 626 383 egzemplarze serii 202 z nadwoziem Limuzyna, a w latach 1996-2001 do tej puli dodano 243 871 aut z nadwoziem Kombi.

Kontakt

dla

mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@mercedes-benz.com

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz Group AG jest jedną z odnoszących największe sukcesy firm motoryzacyjnych na świecie. Dzięki Mercedes-Benz AG grupa jest jednym z wiodących światowych dostawców wysokiej klasy samochodów osobowych i aut dostawczych z segmentu premium. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje finansowanie, leasing, subskrypcję oraz wynajem pojazdów, zarządzanie flotą, cyfrowe usługi ładowania i płatności, pośrednictwo ubezpieczeniowe, a także innowacyjne usługi z zakresu mobilności. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, gdy w 1886 r. wynaleźli samochód. Mercedes-Benz – jako pionier samochodowej inżynierii – postrzega kształtowanie przyszłości mobilności w bezpieczny i zrównoważony sposób zarówno jako swoją motywację, jak i obowiązek. Firma koncentruje się zatem na innowacyjnych i ekologicznych rozwiązaniach technicznych oraz technologiach, jak również na budowie bezpiecznych, doskonałych pojazdów, urzekających i inspirujących. Mercedes-Benz nadal systematycznie inwestuje w rozwój efektywnych układów napędowych i wyznacza kurs na całkowicie elektryczną przyszłość: marka spod znaku trójkątnej gwiazdy dąży do tego, by do 2030 r., o ile pozwolą na to warunki rynkowe, przejść na napędy w pełni elektryczne. Przechodząc od priorytetu prądu do koncepcji „tylko prąd”, wiodący na świecie koncern motoryzacyjny przyspiesza swój rozwój w kierunku całkowicie elektrycznej, opartej na oprogramowaniu przyszłości. Jego wysiłki koncentrują się również na inteligentnej łączności pojazdów, autonomicznej jeździe i nowych koncepcjach mobilności. Mercedes-Benz traktuje to bowiem jako swoją aspirację oraz zobowiązanie do wywiązywania się z odpowiedzialności wobec społeczeństwa i środowiska. Firma sprzedaje swoje pojazdy i świadczy usługi niemal we wszystkich krajach świata, a jej zakłady produkcyjne znajdują się w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej luksusowej marki motoryzacyjnej na świecie (źródło: badanie Interbrand, 3.11.2022 r.), portfolio obejmuje marki: Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ i Mercedes me, a także marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services oraz Athlon. Spółka jest notowana na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (symbol MBG). W 2022 r. grupa zatrudniała około 170 000 pracowników i sprzedała około 2,5 miliona pojazdów. Jej przychody wyniosły 150,0 mld euro, a EBIT – 20,5 mld euro.