

## **Mercedes-Benz 200-300 (W124)**

Faz este ano (2014) em Novembro, 30 anos que a Mercedes-Benz apresentou o seu modelo W124 a nível mundial. Em Espanha, em Novembro de 1984, na região de Sevilha, mais propriamente no “Cortijo Juan Gomez”, a Mercedes-Benz estabeleceu o seu “Quartel General” realizando uma excelente operação de divulgação e lançamento de um modelo de extrema importância na sua estratégia comercial. A altura escolhida para o início da comercialização deste mítico modelo foi pouco tempo depois, em 10 de Janeiro de 1985. Poucos meses mais tarde, fez sua entrada também em Portugal, com a importação das primeiras unidades em Maio/Junho de 1985, que segundo o importador C.Santos na altura, não chegaram para satisfazer a procura deste modelo, mesmo a preços bastante mais elevados que o seu antecessor, o W123, gama esta que conheceu um sucesso sem precedentes na história da marca até à altura, com 2,6 milhões de unidades produzidas. Como curiosidade, enquanto o modelo W123 240D tinha como preço de venda ao público o valor de 5.065.055\$00 (25.265 euros), os novos W124 250D eram vendidos ao público por 7.076.000\$00 (35.295 euros) ou seja, quase mais 40%.

A série W124 arrancou a sua comercialização com 7 motorizações: 3 Diesel (200D, 250D e 300D) e 4 a gasolina (200, 230E, 260E e 300E). A C.Santos previa que até ao final do ano de 1985 fossem vendidas 450 unidades do W124, apostando que o modelo mais vendido fosse o 200D, que na sua versão particular tinha um custo de 4.587 contos (22.880 euros) e na versão táxi 2.650 contos (13.218 euros).

Deixo aqui algumas curiosidades que mereceram destaque na altura:

Na aerodinâmica e relativamente ao modelo W123 houve uma enorme evolução, indicando a Mercedes um Cx de 0,29 para as versões de gama baixa e de 0,30 para as restantes versões equipadas com pneus mais largos. Estes valores estão ao nível do que de melhor se fazia na indústria automóvel nesse momento, nomeadamente a Audi com a sua gama 100/200. A qualidade do projeto e da construção fizeram toda a diferença. O fundo da estrutura monobloco rigorosamente plano evitando a formação de turbilhões aerodinâmicos, a área em torno do radiador selada com elementos plásticos, o para-brisas e vidro traseiro colados à superfície, superfícies arredondadas, eliminação das goteiras do tejadilho, grelha inclinada, “spoiler” envolvente na dianteira, etc, foram características determinantes para a obtenção deste resultado. Destaque também para o sistema de funcionamento do limpa para-brisas que através da elevação do braço duas vezes em cada rotação permitia atingir melhor os cantos extremos, elevando a área total de limpeza para 86%, o que era a melhor de toda a produção mundial automóvel.

Já no interior a habitabilidade era considerada excelente. Quem mais beneficiou foram os passageiros dos bancos de trás pois o espaço para as pernas foi aumentado em 2 cm. O banco traseiro recebeu como equipamento opcional um sistema verdadeiramente engenhoso de apoios de cabeça retráteis. A lista de opcionais era muito extensa, como é típico na Mercedes. Relativamente a motores este novo modelo da Mercedes, o W124, teve uma remodelação muito importante para a marca. Nas versões Diesel as motorizações diferenciaram-se basicamente pelo número de cilindros, introduzindo a marca um conceito de motor modular, mantendo-se constantes as dimensões de diâmetro e curso dos mesmos, varuando o número de cilindros, apresentando inúmeras vantagens do ponto de vista do projeto e da construção. Assim, o 200D apresentou um 4 cilindros, o 250D tinha 5 cilindros e o 300D um suave motor de 6 cilindros. Estes motores disponibilizaram a potência de 72 cv para o 2 litros, 90 cv para o 2.5 e 109 cv para o 3 litros, possuindo qualquer um deles um regime máximo de 4600 rpm. Os três motores possuíam também a mesma relação volumétrica de compressão (22:1) e eram estruturalmente idênticos ao já estreado no 190D. Na altura existiam expectativas sobre o aparecimento de um motor com sistema de injeção direta, pelo menos no modelo de topo, mas tal não veio a suceder. Tal como no 190D, todas as versões Diesel possuíam o motor protegido por uma cápsula insonorizante, que reduz significativamente o ruído produzido pelo

motor, quer para os ocupantes dos veículos, quer para os transeuntes.

Na gama a gasolina saíram dois modelos com motores de 4 cilindros, o 200 e 230E, e com os novos motores de 6 cilindros em linha os 260E e 300E. Os motores de 4 cilindros eram idênticos na sua arquitectura, e eram os mesmos já conhecidos das séries W123 e W201. O ganho de cilindrada do motor 2.3 em relação ao 2.0 deve-se a um aumento dos cilindros, visto que o curso é idêntico. A Mercedes optou por colocar todos os motores da série W124 em posição longitudinal, e inclinados para a direita num ângulo de 15 graus, permitindo assim otimizar o comprimento dos colectores de admissão. Outra característica inovadora e comum a todos os motores é a adopção da correia trapezoidal para comando do veio dos excêntricos, tal como no 190D, e a generalização de um único veio de excêntricos à cabeça a todos os motores, o que determina um ganho de peso e menor atrito, aumentando a potencia, relativamente aos motores anteriores com 2 veios de excêntricos. Por outro lado a alimentação, no motor de 2 litros feita por um carburador de duplo corpo com um sistema de ventilação que melhora os arranques a frio e também de um regulador pneumático da abertura da borboleta para estabilizar o regime de “ralenti”, enquanto que no motor de 2.3 litros este estava dotado de um sistema de injeção mecânica com comando electrónico e sistema de “cut-off”, ou seja, de corte de alimentação em fase de desaceleração, para um maior economia de combustível. Basicamente, é o mesmo sistema de alimentação de que já estava dotado o 190E, com a diferença que na versão 2.3 o sistema de injeção possui um regulador electrónico do “ralenti”, tornando o motor mais tolerante às variações de carga, quando, por exemplo, se coloca a caixa automática na posição “Drive” ou se liga o ar condicionado. Nos modelos 260E e 300E os motores de 6 cilindros, têm o bloco desenhado de forma a que as paredes laterais do carter inferior se prolongam 65 mm para baixo do eixo da cambota, permitindo aumentar a rigidez do conjunto e diminuir significativamente as vibrações sem ter que recorrer aos veios auxiliares de equilíbrio, como acontece noutros motores. A cambota apresenta 7 apoios e 12 contrapesos. Como já foi referido, a distribuição é comandada por um único veio de excêntricos montado entre 7 apoios entre as duas filas de válvulas. Estas são acionadas indirectamente através de balanceiros dotados de elementos hidráulicos que permitem ajustar continuamente a folga das válvulas. Ambos os motores de 6 cilindros são alimentados por um sistema de injeção mecânica comandado electrónicamente e a ignição é do tipo electrónico com comando por microcomputador que ajusta o sistema de acordo com três sistemas básicos: regime do motor e posição da cambota, carga do motor através da pressão no colector de admissão e temperatura do motor. O curso de ambos os motores é não só igual entre si, como igual também ao dos motores de 4 cilindros: 80,25 mm. A variação de cilindrada é feita à custa do diâmetro. A potência do 260E é de 170 cv e a do 300E de 190 cv. No que se refere à transmissão, estavam disponíveis vários tipos: nos modelos 200, 200D e 230E a caixa era de 4 velocidades, com a opção de caixa de 5 velocidades. O 250D e os modelos de 6 cilindros (260E, 300E e 300D) tinham de série uma caixa de 5 velocidades. Nos diesel a velocidade máxima é obtida em 5 velocidade, nos modelos 260E e 300E a caixa é na verdade uma 4 + E, funcionando a 5 velocidade como modo de poupar combustível. A caixa automática de 4 velocidades estava disponível para qualquer dos 7 modelos. Nos modelos a gasolina esta transmissão estava dotada de um seletor programado: “S” de standart e “E” de economia.

Na suspensão os modelos W124 adotaram o mesmo tipo de suspensão já visto nos modelos W201, à parte de certos detalhes de geometria. Trata-se de um sistema muito elaborado e de grande eficiência que garante um paralelismo quase constante das rodas, permitindo um conforto e uma dinâmica notáveis para a altura.

Como já referi a apresentação aos jornalistas do W124 fez-se no “Cortijo Juan Gomez”, uma grande herdade nos arredores de Sevilha. A Mercedes propôs aos jornalistas um eficiente esquema, verdadeiramente admirável, montando uma curiosa e particularmente útil exposição que permitiu aos jornalistas apreciar os requintes técnicos do W124, desde os sistemas conversores catalíticos, aos novos motores e transmissões, à aerodinâmica, etc.

A Mercedes disponibilizou três percursos distintos à escolha dos jornalistas. Estes incluíram troços em auto-estrada, estradas sinuosas e rápidas, bom e mau piso, ou seja, praticamente todas as condições possíveis de encontrar. Perante estas condições o jornalista português José Vieira (Revista Turbo) comentava: “Quando se constrói um bom automóvel nada há a esconder”. A nota mais saliente do ensaio foi a liberdade. A Mercedes nada impôs e apenas disse aos jornalistas: “Meus senhores, têm aqui 61 automóveis repartidos pelas 7 versões disponíveis e com diferentes graus de equipamento. Guiem o que quiserem, pelo tempo que entenderem e nos percursos que preferirem. Enjoy yourself!” O jornalista José Vieira, que esteve presente, registou algumas notas interessantes:

- “Guiar um Mercedes desta série W124 requer uma certa predisposição, caso contrário, estamos a falhar por completo a rara oportunidade de sentirmos um verdadeiro automóvel”;
- “A primeira impressão que se tem em qualquer dos modelos é uma quase completa ausência de ruído, que atinge o ponto máximo nas versões de 6 cilindros a gasolina”;
- “Em qualquer dos modelos a caixa é um modelo de precisão, com um único senão de ser um pouco lenta nas passagens. Outro exemplo de precisão e de suavidade é a direção assitida”;
- “As suspensões revelaram-se particularmente eficazes. Suaves e confortáveis quando é preciso; secas (no bom sentido) e desportivas quando se pretende uma condução deste tipo. Não é fácil construir, já que exige uma boa capacidade tecnológica que a Mercedes dispõe, naturalmente, e sobretudo porque está em condições de pedir a uma clientela específica, o preço justo por estes requintes de engenharia”;
- “Em curva o Mercedes é um espetáculo. Trata-se de um tração traseira, tem reações muito rápidas...é um comportamento agradável, um pouco ao estilo do 190, que nos modelos mais potentes se torna mais evidente.”;
- “Os travões são potentes e progressivos e em travagens de emergência o carro mostrou-se equilibrado.”;
- “De entrada não estamos habituados a travar tão depressa e tão forte...simplesmente espantoso”;
- “Sobre as versões a nossa preferência vai para as versões topo nas gamas diesel e gasolina, ou seja 300D e 300E. Então este último, dotado de caixa automática é um regalo de condução. Com ele conseguimos em auto-estrada 240 km/h no velocímetro...”.

Publicidade da época

Fonte: revista Turbo.