

## Lo bueno, lo mejor

● Hay unos pocos modelos de automóviles que son considerados como míticos, y son menos aún los que disfrutan de este título mientras están en producción. Sin duda, el Mercedes 190 2.3/16 es uno de estos raros casos,

portando tal distinción con absoluta justicia, pues manteniendo las habituales características de los modelos Mercedes, se aúnan en él unos rendimientos y comportamiento con auténtica garra.

Las previsiones iniciales de fabricar una serie limitada de 5.000 unidades pronto fueron superadas, y hoy en día ya son más del triple de esta cifra los que circulan por las carreteras de todo el mundo. Mucho se discutió en el inte-

rior de Mercedes antes de lanzar este vehículo al mercado. Había quien decía que la marca de la estrella no debía perder la «seriedad» de sus modelos, con una versión que, como mínimo, iba vestida muy «deportivamente».

El tiempo ha dado la razón a los que defendieron el producto y promocionaron su comercialización, pues desde su presentación en Francfort a finales de 1983, ha sido uno de los modelos más anhela-

dos, y ni siquiera la aparición de rivales de categoría, como el BMW M3 o el Ford Sierra Cosworth, le han hecho palidecer, manteniéndose en un estamento ligeramente diferente a éstos.

A pesar de ser un coche al que poco más se le puede pedir, siempre hay algo más que ofrecer, y de demostrarlo se ha encargado el prestigioso preparador germano Oettinger, que siguiendo su habitual tendencia ha potenciado el



modelo base gracias al aumento de cilindrada.

Si ya el 190 2.3/16 proporcionaba excelentes rendimientos, con 26 CV. más bajo el capó las ventajas son aún mayores, y por contra, las pegas, con la lógica excepción del sobreprecio, apenas son apreciables.

Esta potenciación viene a demostrar dos cosas: Primera la bondad del vehículo de partida, pues con la excepción de los retoques en el motor no

hay ninguna variación más sobre el vehículo base, comportándose con sus 211 CV. con exacta nobleza a como lo hace con los 185 del motor 2.299 cm<sup>3</sup>.

La segunda, demostrar el potencial camino por el que se pueden decidir los técnicos de Mercedes, si alguna vez deciden responder al reto lanzado por BMW con su excelente M3.

Sería bonito ver una lucha más directa entre estos dos fa-

bricantes alemanes, pues por comportamiento y prestaciones el M3 es hoy por hoy superior, pero a igualdad de potencia, el Mercedes ofrece una mayor prestancia, difícil de valorar, evidentemente, pero que seguramente inclinaría la balanza hacia la marca de la estrella.

Oficialmente, la respuesta de la fábrica Mercedes acerca de un futuro 190 con culata de 16 válvulas y más cilindrada que la actual, es categorí-

camente negativa, pero esto es algo que no nos acabamos de creer del todo. El tiempo será el que dé cumplida respuesta.

De momento el 2.3/16 es un excelente producto, y para el que quiera algo más, y seguramente un poco de adelanto de próximo futuro, la potenciación de Oettinger le servirá para poner en raya a sus rivales.... con muy superior confort.

E. Zorzano

*prueba comparativa*

# Mercedes 190 2.3/16

# Mercedes 2.6/16 Oettinger

El mejor escultor, utilizando un material de buena calidad, puede realizar una obra bella; ahora bien, si utiliza un material noble es más fácil que logre una obra de arte.

mercedesclassicos.com



El salpicadero es típico de Mercedes. Sobrio y bien acabado.



Los asientos son cómodos, y a la vez tiene buena sujeción lateral.

**A**l ponerse al volante de un Mercedes se espera una serie de principios básicos habituales de la marca, como son un buen acabado, utilización de materiales de calidad en su realización, un óptimo confort y un funcionamiento que no plantee problemas durante muchos miles de kilómetros.

Estas características, que entre otras han hecho famosa la marca de la estrella, están presentes en los dos modelos que hemos probado. Quizá sea ésta una de las mejores cualidades del modelo, pues combina a la perfección un comportamiento deportivo con la seriedad y serenidad que debe poseer todo Mercedes.

Incluso los aditamentos aerodinámicos exteriores, necesarios para las altas velocidades que es capaz de alcanzar este modelo, son discretos y entran perfectamente en la línea general de toda la gama. Interiormente se adoptan unos asientos de diseño más «racing», con mejor sujeción lateral que los de sus hermanos de serie, pero que proporcionan también un excelente confort. El salpicadero e instrumentación es igual al de los demás 190, con el sólo añadido de los tres pequeños relojes adicionales situados en la parte central de la consola.

En realidad, todo el vehículo es un compromiso excelentemente resuelto entre berlina confortable y berlina deportiva. Empezando por la suspensión, su comportamiento no plantea problemas. A velocidades moderadas por carreteras en buen estado, es muy confortable. Cuando le exigimos al

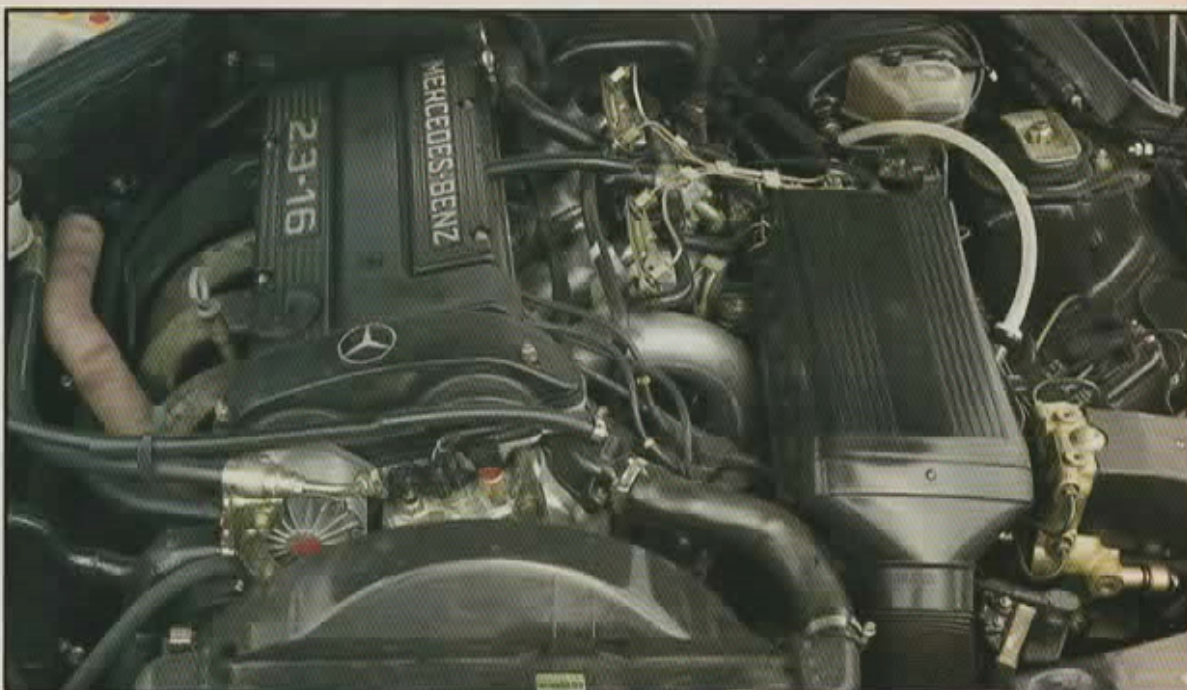
### Resumen de pruebas

Itinerario	Distancia (km)	Carga	Condiciones	Crucero (km/h reales)	Promedio (km/h)	190 2.3/16 Consumo (l/100 km)	190 2.6/16 Consumo (l/100 km)
Recorrido urbano.	168,0	Conductor solo.	Variables.	—	23,7	16,97	16,92
Recorrido fijo mixto: nacional + autopista	370,5	Conductor solo.	Las habituales.	100/110/120	99,0	7,21	6,84
Carretera nacional.	202,5	Conductor solo.	Tráfico ligeramente denso.	120	104,6	7,57	7,38
Carretera nacional.	333,3	Conductor solo.	Bastante fluido.	140	119,4	8,92	8,75
<b>Resumen total de carretera</b>	<b>906,3</b>	<b>Conductor solo.</b>	<b>Compensadas unas con otras.</b>	<b>122,9</b>	<b>107,0</b>	<b>7,92</b>	<b>7,66</b>
Autopista de peaje	225,2	Conductor solo.	Tráfico muy fluido.	160	150,7	13,91	13,32
Autopista de peaje.	216,4	Conductor solo.	Ligero viento de cara.	180	172,3	15,16	14,75
<b>Resumen total de carretera y autopista</b>	<b>1.347,9</b>	<b>Conductor solo.</b>	<b>Bastante buenas en general.</b>	<b>138,2</b>	<b>120,1</b>	<b>10,08</b>	<b>9,75</b>

máximo, mantiene perfectamente el vehículo, pegando las ruedas al suelo y proporcionándole un comportamiento excelente.

Tanto el Mercedes como el Oettinger se comportan de maravilla. Se pueden abordar las curvas a altas velocidades sin más que un pequeño giro del volante, y el coche las traza sin la menor protesta, tan sólo cuando levantamos el pie del acelerador en un fuerte apoyo, el tren trasero tiende a deslizar, corrigiéndose inmediatamente girando un poco menos el volante y volviendo a pisar el acelerador. Impresiona un tanto abordar las curvas enlazadas haciendo deslizar voluntariamente la parte trasera, más por lo que psicológicamente implica ir «de carreras» con un coche de esta categoría, que por la sensación de ir bordeando el límite del coche, que desde luego está altísimo.

Con la mecánica sucede algo parecido. Si se quiere ir con el coche de paseo, no plantea el más mínimo problema, pues en tráfico congestionado se desenvuelve con alegría, ya que al disponer de una curva de par muy plana apenas es necesario cambiar de una relación a otra, pues el margen de utilización de la mecánica es muy elevado. En carretera es fácil insertar la 5.<sup>a</sup> velocidad al principio del re-



*Buena parte del excelente rendimiento del vehículo se debe a su mecánica.*

*Si el 2.3/16 es bueno, el 2.6/16 aún le supera.*

*Si se le pierde el respeto, a estos modelos se les conduce «de carreras».*



corrido y olvidarse del cambio hasta llegar a nuestro destino. Lógicamente, en el 2.6 de Oettinger esta cualidad es mucho más apreciable, pues con idénticos desarrollos al coche de serie (bastante cortos en ambos casos), al disponer de un par superior es prácticamente innecesario recurrir a la 4.ª, si no es para un adelantamiento a un vehículo lento y en una pendiente pronunciada.

Si, por el contrario, queremos sacar todo el partido al vehículo, la mecánica no se queda atrás, ni mucho menos. Una vez superadas las 2.000 rpm la entrega de potencia en energética, subiendo de vueltas con rapidez y alcanzando las 7.000 rpm antes de llegar al corte de encendido. Si a esto añadimos una caja de cambios de excelente funcionamiento, rápida y con unos desarrollos internos bastante cerrados, nos encontramos con la doble ventaja de unas aceleraciones fulgurantes, y además contar con la posibilidad de elegir al menos entre dos velocidades a la hora de abordar un viraje, con la seguridad de que el motor nunca nos dejará «colgados».

Abstrayéndose un tanto del vehículo que conducimos, so-

**P**ARTIENDO como base de las conocidas berlinas de la serie «190», el 2.3/16 y el 2.6/16 tan sólo modifican, al margen de las profundas elaboraciones de sus mecánicas, pequeños elementos de detalle. Evidentemente se sigue manteniendo la disposición tradicional de la mecánica delantera longitudinal, con la caja de cambios a continuación del motor y la propulsión en el eje posterior, residiendo la novedad en que el motor está dota-

do de soportes hidráulicos (mejor control de las vibraciones) y que en el diferencial trasero se ha dispuesto un autoblocante (de láminas) ofrecido de serie.

La suspensión delantera está configurada como un falso sistema MacPherson, con un robusto triángulo inferior sobre el que se apoya el muelle helicoidal. El tren trasero es el original y efectivo del 190 con cinco brazos oscilantes, de geometría tridimensional, que

proporcionan un eficaz control en arrancadas, frenadas y apoyos violentos. Por supuesto, tanto el tren delantero como en el trasero disponen de barra estabilizadora, y tanto los tarados de muelles como amortiguadores son específicos para estos modelos, que además incorporan de serie un sistema autonivelante posterior hidráulico.

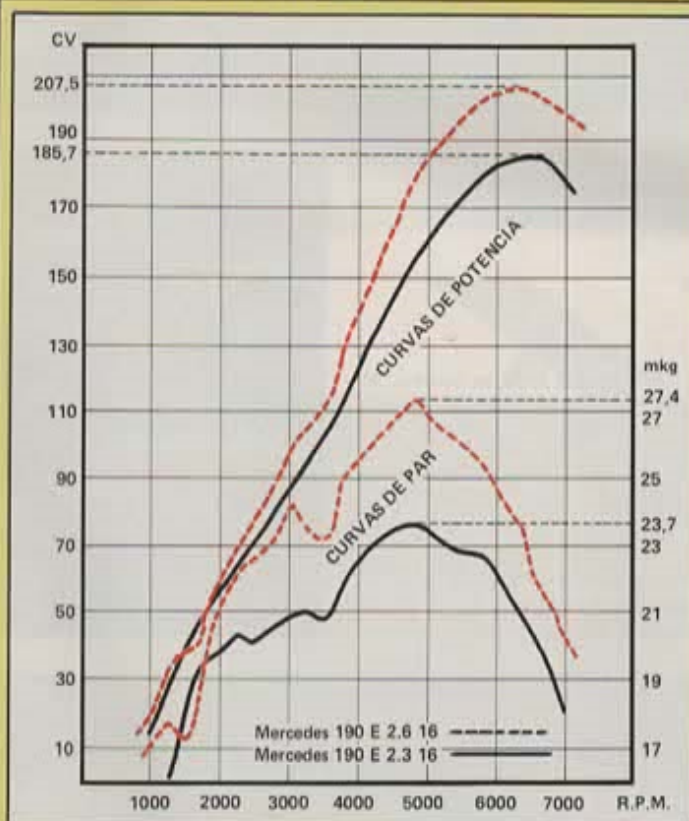
Para completar el equipo rodante se incorporan unos neumáticos de perfil superbajo (205-55), en llanta de 7" de ancho y 15" de diámetro, que se complementan perfectamente con el coche. Estas llantas son específicas y no se pueden montar en ningún otro modelo de la gama 190, pues tienen distinto desplazamiento que obliga a un refuerzo de los ejes, ya que con ellas las vías aumentan 14 mm. en el eje delantero y 12 mm. en el trasero, con respecto al 190 E.

El esquema de frenos es el habitual en las berlinas de altas prestaciones: discos en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros y dotado de serie con sistema antibloqueo. La dirección es de recirculación de bolas, y la servoasistencia es equipo de serie. Hay que mencionar que todo el chasis del modelo Oettinger es idéntico al de serie.

Las auténticas novedades hay que buscarlas en la mecánica. Empecemos analizando el modelo de serie, para completarlo finalmente con las características específicas de Oettinger, la parte inferior del 2.299 cm<sup>3</sup> es idéntica a la utilizada en el 190 E 2.3 que ahora se comercializa; sin embargo, la culata es absolutamente nueva. Realizada en aleación ligera, su estudio y desarrollo fue realizado por un consumado especialista en culatas de 4 válvulas por cilindro: Cosworth. Dispone de dos árboles de levas movidos por cadena que accionan las válvulas por medios de taqués invertidos.

La lubricación de los árboles de levas ha sido especialmente cuidada, y en la copela superior de cada taqué existe un pequeño poceto en el que se deposita el aceite, que baña las levas cada vez que actúan so-

### Banco de potencia



#### Mercedes 190 2.3/16

Potencia máxima anunciada: 185,0 CV. DIN a 6.200 rpm.  
Potencia máxima obtenida: 185,7 CV. DIN a 6.500 rpm.  
Par máximo anunciado: 24,0 mkg. DIN a 4.500 rpm.  
Par máximo obtenido: 23,7 mkg. DIN a 4.750 rpm.

#### Mercedes 190 2.6/16 Oettinger

Potencia Máxima anunciada: 211,0 CV. DIN a 5.700 rpm.  
Potencia máxima obtenida: 207,5 CV. DIN a 6.250 rpm.  
Par máximo anunciado: 29,1 mkg. DIN a 4.300 rpm.  
Par máximo obtenido: 27,4 mkg. DIN a 4.750 rpm.

A la vista de las curvas que han proporcionado en nuestro banco de potencia estos dos modelos, es indudable que la base de la potenciación de Oettinger es el 2.3/16. Las curvas prácticamente se calcan una a otra, con la lógica diferencia que supone la superior cifra de potencia y par que consigue el motor transformado, pues incluso el pequeño fallo que se presenta a 3.500 rpm., se repite en ambas unidades.

Las curvas de potencia demuestran claramente que es a partir de las 2.000 rpm. cuando realmente entran en acción estas mecánicas. A partir de aquí, la entrega de potencia es rápida y constante, alcanzando un alto régimen de giro, sin la más mínima protesta.

### Instrumentación

Error de cuenta km.  
Mercedes 190 2.3/16: -0,3% por defecto.  
Mercedes 190 2.6/16 Oettinger: +0,5 por exceso.

#### Error de velocímetro:

Km/h reales	Km/h indicados	
	190 2.3/16	190 2.6/16
40	37	37
60	58	58
80	78	74
100	98	93
120	118	113
140	139	133
160	159	153
180	179	173
200	200	193

#### Error de cuenta rpm.

rpm. reales	rpm. indicadas	
	190 2.3/16	190 2.6/16
1.000	870	990
2.000	1.930	2.050
3.000	2.970	3.090
4.000	3.900	4.070
5.000	5.010	5.020
6.000	6.010	6.010

## La Técnica

bre la válvula, teniendo el beneficio añadido de no permitir el contacto directo metal-metal cuando se arranca en frío. La alimentación está asegurada por una inyección electro-mecánica Bosch KE-Jetronic, y para conseguir el mejor llenado de los cilindros, los conductos de admisión y escape han sido cuidadosamente diseñados para aprovechar las «ondas sónicas» (1).

El encendido es totalmente computerizado, actuando el avance según un «mapa cartográfico» (2) previamente pre-programado en función del número de vueltas, posición de la mariposa de admisión, carga del motor e incluso de la temperatura del agua y aire de admisión. La combinación entre inyección y encendido permite un ralenti perfectamente estable en todas circunstancias.

Cuando se presentó esta mecánica, proporcionaba 185 CV., posteriormente y para mejorar la pureza de sus gases de escape, a fin de prepararlo para la adopción de un posible catalizador, se ha disminuido hasta los 177 CV.

Partiendo de tan excelente base, Oettinger ha seguido su habitual camino de potenciar la mecánica, aumentando la cilindrada. Para ello ha mantenido el diámetro de los pistones, aumentando su carrera en 10,25 mm. gracias a la adopción de un nuevo cigüeñal forjado y «niturado» (3), que es equilibrado junto al volante de inercia. Manteniendo las bielas de origen, se instalan nuevos pistones, más ligeros que los de serie, y con el apoyo del bulón desplazado hacia la cabeza, permitiendo así seguir utilizando el mismo bloque y culata originales.

Sobre la culata se agrandan los conductos de admisión y escape, a la vez que se pulen sus superficies internas. El diagrama de distribución se varía ligeramente al utilizar unos árboles de levas que proporcionan un cruce de válvulas 5º superior a los de serie. Para completar las modificaciones, el sistema de alimentación es convenientemente retocado, para así adaptarse a un mayor caudal de aire.



## Ficha

### Mercedes 190

#### MOTOR

Posición: delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4 línea. Diámetro/Carrera: 95,5/90,5 mm. Cilindrada: 2.999 cm<sup>3</sup>. Potencia fiscal: 14,1. Cigüeñal sobre 5 apoyos. Material del bloque: fundición. Material de la culata: aleación ligera. Alimentación. Inyección mecánica Bosch. Bomba de combustible: eléctrica. Filtro de aire: en seco de papel. Distribución. Válvulas. Situación: en culata. Cuatro por cilindro. Accionamiento: vasos invertidos. Árbol de levas: n.º 2. Situación: en culata. Mando: cadena. Encendido. Tipo: electrónico. Distribuidor: Bosch. Control de avance: electrónico computerizado. Bujías: Bosch. Bobinas. Tipo: en baño de aceite. Marca: Bosch. Lubricación. Bomba de aceite. De engranajes. Refrigeración: radiador de aceite. Capacidad total: 5,0 litros. Cambio de aceite: 4,5 litros. Refrigeración. Tipo: por líquido. Arrastre ventilador: eléctrico+embrague viscoso. Circuito hermético: sí. Capacidad total circuito: 8,0 litros. Rendimiento. Compresión: 10,5:1. Potencia: 185,0 CV. DIN a 6.200 rpm. Par máximo: 24,0 mkg. DIN a 4.500 rpm. Transmisión. Embrague. Tipo: monodisco en seco. Diámetro del disco: 228,0 mm. Mando: hidráulico. Cambio de velocidades. Tipo: manual. N.º de marchas de avance: 5, sincronizadas todas. Relaciones: 1.º: 4,060:1. 2.º: 2,520:1. 3.º: 1,770:1. 4.º: 1,260:1. 5.º: 1,000:1. Grupo diferencial. Disposición motor: mecánica delantera y tracción trasera. Tipo de grupo: cónico hipoid. Reducción: 3,071:1 (14/43). Desarrollo final por cada 1.000 rpm en km/h.: 28,5 en 4.º y 35,9 en 5.º.

#### BASTIDOR

Estructura portante: monocasco autoportante. Suspensiones. Delantera: ruedas independientes, tipo Mac Pherson. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguadores: hidráulico telescópico. Estabilizador: barra de torsión. Trasera: ruedas independientes, con brazos múltiples. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguadores: hidráulicos telescópicos.

Estabilizador: barra de torsión. Frenos. Tipo de circuito: doble en diagonal. Asistencia: Master Vac. Dispositivo anti-bloqueo: ABS (Opcional). Delanteros: disco ventilado. Diámetro: 284,0 mm.; traseros: disco. Diámetro: 257,0 mm. Dirección. Tipo: recirculación de bolas. Desmultiplicación: 15,2:1. Diámetro de giro: 10,6 m. Vueltas de volante totales: 3,00. Árbol de dirección: Dividido en dos y flector de seguridad. Servo: sí. Diámetro externo del volante: 39,5 cm. Ruedas. Llantas. Medidas: 7" x 16". Material: aleación ligera. Neumáticos. Tipo: Radiales. Medida: 205/55 x 15". Marca: Pirelli. Modelo: P-6. Equipo eléctrico. Tensión: 12 V. Generador: alternador, de 770 W. y 55 A. Batería. Marca: Mercedes. Capacidad: 420 AH y 62 A. Depósito combustible. Capacidad: 70 litros. Situación: Bajo el asiento trasero.

#### CARROCERÍA

Tipo: Berlina tres volúmenes. N.º de puertas: 4. Asiento posterior: banqueta corrida. Dimensiones. Longitud 4,430 m. Anchura: 1,706 m. Altura: 1,361 m. Batalla: 2,655 m. Vías: 1,444/1,427 m. (Delante/detrás). Peso. En vacío, y en orden de marcha (según catálogo): 1.220 kg. En balsa con depósito lleno. Peso total: 1.260 kg. Distribución de peso entre ambos trenes (delante/detrás): 53,2/46,8%.

### Mercedes 190 2,6-16 Oettinger Igual que el 190 2.3-16, excepto:

#### MOTOR

Diámetro/Carrera: 95,5/90,5 mm. Cilindrada: 2.993 cm<sup>3</sup>. Potencia fiscal: 15,6. Rendimiento. Compresión: 10,5:1. Potencia: 211,0 CV. DIN a 5.700 rpm. Par máximo: 29,1 mkg. DIN a 4.300 rpm.

#### CARROCERÍA

Peso. En vacío y en orden de marcha (según catálogo): 1.280 kg. En balsa con depósito lleno. Peso total: 1.293 kg. Distribución de peso entre ambos trenes (delante/detrás): 53,8/46,2%.

En ambos modelos, la transmisión de la potencia al suelo se hace por medio de un embrague monodisco y de una caja de cambios de tipo «deportivo», en la que la 5.ª es la directa, y las cuatro inferiores presentan un escalonamiento bastante cerrado.

(1) «Ondas sónicas». Los fluidos de admisión y escape de un motor no circulan con una velocidad constante, sino variable en

función de la apertura y cierre de las válvulas, provocando presiones y contrapresiones en los conductos, llamados «ondas», de una determinada longitud. Lograr que el asiento de la válvula de admisión coincida con la zona de máxima presión de una de estas ondas permite un mejor llenado del cilindro, algo así como una sobrealimentación.

(2) «Mapa cartográfico». Se denomina así a un mapa tridimensional en el que se especifica cuál es el grado de avance de encendi-

do idóneo, en función de unos parámetros determinados. El diseño de este «mapa» se hace de forma experimental durante el desarrollo de la mecánica, grabándose posteriormente en la memoria del procesador que controla el encendido.

(3) «Nitruación». Se denomina a un tratamiento a que se somete la superficie de los materiales con el fin de aumentar la dureza. En el caso concreto del cigüeñal del 190 2,6/16, ésta se incrementa en un 30% aproximadamente.

bre todo de lo que su marca representa y el costo que puede tener un ligero «toque», el vehículo invita a ir tremendamente deprisa por cualquier tipo de terreno. Como muestra, valgan dos recorridos realizados fuera de los habituales de nuestras pruebas. El montaña, con el 50 por ciento de buen asfalto y el otro 50 por ciento de terreno degradado, atravesando un puerto de los de primera categoría de cualquier vuelta ciclista y bastantes curvas por kilómetro, hemos alcanzado una media superior a los 120 km/h., y para ser sinceros todo el mérito hay que dárselo a los vehículos. En autopista, con el modelo de Oettinger hemos atravesado toda Francia, de La Junquera a Mulhouse a más de 150 km/h. de media, con tres paradas para repostar, otras tres para pagar peajes, y con Mistral de cara durante 200 km., y en ambos casos sin un esfuerzo excesivo.

La diferencia entre el Mercedes 2.3/16 y el Oettinger 2.6/16 hay que buscarla en las prestaciones, que si en el modelo de



Excelente comportamiento en todos los terrenos.

### Prestaciones

	Mercedes 190 2.3/16	Mercedes 190 2.6/16
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
En 5. <sup>a</sup> (km/h.) .....	231,9	237,5
<b>ACELERACION</b>		
400 metros, con salida parada .....	15"3/10	14"9/10
1.000 metros, con salida parada .....	28"3/10	27"4/10
<b>RECUPERACION</b>		
400 metros, en 4. <sup>a</sup> , entrando a 40 km/h.	17"8/10	17"4/10
1.000 metros, en 4. <sup>a</sup> , entrando a 40 km/h.	32"0/10	30"9/10
400 metros, en 5. <sup>a</sup> , entrando a 50 km/h.	17"7/10	17"5/10
1.000 metros, en 5. <sup>a</sup> , entrando a 50 km/h.	33"7/10	32"6/10

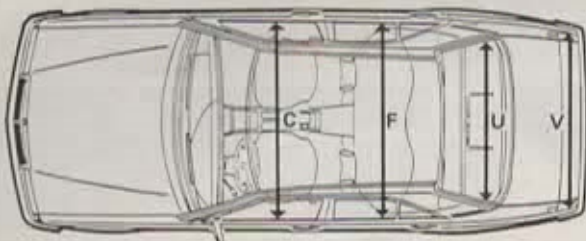
Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con conductor solo a bordo y depósito lleno.

serie son muy buenas, en el potenciado ganan aún un punto. La velocidad máxima casi alcanza los 232 km/h. en el 2.3, aumentando 5,5 km/h. más en el 2.6, notándose más la diferencia en la aceleración y recuperación, donde el modelo de Oettinger casi aventaja en un segundo al de serie. En cualquier caso, ambos merecen un alto calificativo, con el único pero de unos 400 metros iniciales en recuperación ligeramente pobres.

En vehículos de esta categoría, los consumos no son argumento que decida la compra del coche. No obstante, los que nos han proporcionado los dos modelos hay que considerarlos de ajustados, sobre todo cuando circulamos a velocidades moderadas, pues en ningún caso hemos superado los nueve litros por cada 100 kilómetros. Si superamos la barrera de los 160 km/h. las cosas cambian, y acercarse a los 14 l/100 km. es medida habitual.

Es evidente que por comportamiento, confort, rendimiento y categoría del vehículo, este

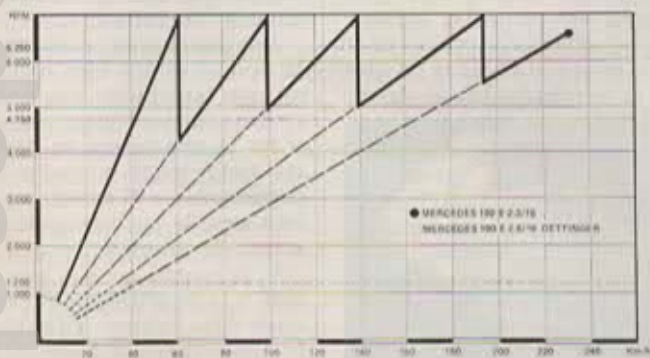
## Cotas de habitabilidad y maletero



HABITACULO			MALETERO (473,6 L.)		
A: 105	B: 101	C: 136	U: 156	W: 78	Y: 49
D: 73	E: 88	F: 136	V: 96	X: 77	Z: 48

Cotas expresadas en centímetros.

## Desarrollos del cambio



Desarrollos básicos (km/h. por cada 1.000 r.p.m.):

**Mercedes 190 E 2.3 16 y 2.6 16 Oettinger.** 1.ª: 8,86; 2.ª: 13,87; 3.ª: 19,78; 4.ª: 27,74; 5.ª: 34,85.

Régimen mínimo utilizable: 1.200 rpm.

Par máximo: 4.750 rpm.

Potencia máxima: 6.290 rpm.

Corte de inyección: 7.000 rpm.

## Precios

Mercedes 190 2.3/16

6.951.910 pesetas

Mercedes 190 2.6/16 Oettinger

7.932.582 pesetas.

### Opciones

Cerradura centralizada de puertas y maletero

66.101 pesetas.

Elevavinas eléctricos en las cuatro puertas

185.003 pesetas.

Aire acondicionado

469.091 pesetas.

Tapicería de cuero

298.595 pesetas.

## Equipamiento

### Puesto de conducción

Regulación de banqueta en altura e inclinación.

Reposacabezas delanteros regulables en altura e inclinación.

Apoyabrazos en las puertas.

Parasoles orientables.

Espejo de cortesía derecho.

Reposapiés izquierdo.

Cinturones de seguridad retráctiles.

Nivel de refrigerante.

Nivel de líquido de frenos.

Nivel de líquido del limpia.

Indicador de carga de la batería.

Freno de estacionamiento.

Desgaste acusado de pastillas.

Luneta térmica.

Luz de carretera.

Antinieblas delanteros.

Antinieblas traseros.

Intermitentes individuales.

Intermitentes de emergencia.

Reóstato de iluminación del cuadro.

### Visibilidad

Faros halógenos.

Altura de faros regulable interiormente.

Luz trasera antiniebla única.

Luz marcha atrás doble.

Intermitentes de emergencia.

Cristal delantero laminado.

Desempañado forzado de la luneta delantera.

Luneta trasera térmica.

Limpiaparabrisas con 3 velocidades.

Retrovisor exterior izquierdo mecánico.

### Habitáculo

Señal acústica de luces encendidas.

Tres agarraadores superiores.

Encendedor delantero.

Dos ceniceros.

Reposabrazos central trasero.

Luz de lectura delantera.

Luz de cortesía delantera.

Cinturones traseros retráctiles.

Cerradura de seguridad para niños.

Tapón depósito con llave.

Botiquín.

### Climatización

Aire fresco exterior directo.

Ventilador con cuatro velocidades.

Calfacción a las plazas traseras.

Recirculación de aire.

### Equipo mecánico

Servotreno

Servodirección.

Llantas de aleación ligera.

ABS

Diferencial autoblocante.

### Instrumentación

Cuentarrevoluciones.

Cuentakilómetros parcial.

Rejoj analógico.

Nivel de combustible.

Temperatura de agua.

Manómetro de aceite.

Temperatura de aceite.

Voltímetro.

Indicador de consumo instantáneo.

### Luces testigo

Presión de aceite.

Nivel de aceite.

Nivel de carburante.

## Lo mejor

- Excelente comportamiento
- Mecánicas brillantes y elásticas
- Buenas prestaciones
- Confort sin problemas

## Lo peor

- Recuperación lenta y bajas revoluciones.
- Visibilidad posterior un poco limitada.
- Precio un tanto inflado.

Mercedes tiene bien ganado su calificativo de «mito». La última pregunta que cabe hacer es si los casi 7.000.000 de pesetas que cuesta están justificadas. Indudablemente el precio está un tanto inflado, baste mirar lo que cuesta en otros mercados; pero a cambio se obtiene un excelente vehículo que además proporciona una cierta exclusividad.

La propuesta de Oettinger, realizada como es habitual para nuestro mercado por Tecnitrad, implica 980.672 pesetas más, por las que el excelente producto de base se transforma en un arma muy difícil de ba-

ción responde el nulo consumo de aceite que hemos tenido en el mencionado viaje de Madrid a Francfort, rodando siempre a muy altas velocidades. Como todos los productos de esta firma, la garantía cubre un año sin limitación de kilometraje.

Poseer y conducir un 190 2.3/16 es tremendamente gratificante. Disfrutar de la potenciación a 2.600 cm<sup>3</sup> es rizar e rizo, combinando tres marcas de indudable prestigio: un modelo Mercedes, con una culata diseñada por Cosworth y potenciado por Oettinger, ¿quién puede ofrecer más? □