

TANTO al BMW como al Mercedes su motores les autorizan para unas prestaciones suficientes, y sobre todo son capaces de mantener velocidades de crucero altas, a poco despejada que esté la carretera. En ambos modelos el comportamiento es excelente, prácticamente neutro en todas circunstancias, y tan sólo exigiéndoles a tope y en terreno deslizante, sacan a relucir un ligero carácter sobrevirador.

Con un chasis prácticamente idéntico a las versiones de gasolina, es lógico que los Diesel, de bastante menor potencia y prestaciones, no planteen el más mínimo problema. Suspensiones, dirección y frenos están más que sobrados para el rendimiento de los vehículos.

Aunque su hábitat natural está en las autopistas y carreteras en buen estado, es en las secundarias en las que mejor se aprecia esta aseveración. Las suspensiones funcionan a la perfección, y hasta con el pavimento en mal estado nunca se pierde el contacto con el suelo. Por ello se puede circular a un ritmo elevado, sin tener nunca la sensación de que estamos corriendo el más mínimo riesgo.

Lo mismo podíamos decir de los frenos. Dotados de discos en las cuatro ruedas (ventilados los delanteros en el BMW), el equipamiento básico es más que suficiente. Además, las dos unidades probadas iban equipadas con la opción de antibloqueaje ABS, con las que aún aumenta la seguridad activa.

Hilando muy fino se podría decir que los frenos del Mercedes son ligeramente más eficaces, seguramente debido al mayor diámetro de los discos; pero, por contra, son ligeramente menos resistentes al calentamiento, por no ser ventilados los delanteros.

La dirección tampoco establece grandes diferencias. La de BMW es de cremallera, mientras que Mercedes sigue fiel a la recirculación de bolas, que en este caso es servoasistida como equipo de serie. Los resultados prácticos son igual de buenos.

La ausencia de servodirección en el BMW sólo se deja notar a vehículo parado, pues una vez en marcha es igual de suave y precisa que la de su rival. El Mercedes peca de un volante excesivamente grande, que en ocasiones impide una mayor agilidad de maniobra.

Con semejante equipamiento



BMW 324 D

Mercedes 190 D 2.5

La tradicional rivalidad entre BMW y Mercedes se amplía a todos los campos. La marca bávara nunca prestó excesiva atención a los modelos Diesel, pero cuando lo ha hecho, no cabe duda que la marca de la estrella de tres puntas ha estado en su punto de mira. Claro ejemplo de ello son las berlinas que hoy probamos, que compiten tanto en confort como en reducido consumo.



mecánico, prácticamente sólo hay que preocuparse de conducir el vehículo. Aquí es donde surgen las mayores diferencias. Nuestra impresión es que era más sencillo de conducir el Mercedes. Hay que recurrir menos al cambio y en general demuestra una mayor agilidad en adelantamientos que el BMW.

Por el contrario, las cifras que hemos obtenido de recuperación nos indicaban que era el BMW el que mejores resultados proporciona. Los desarrollos y peso son muy parecidos, y en todo caso ligeramente fa-



Instrumentaciones claras y precisas. Con cuentarre-voluciones en el BMW y manómetro de aceite en el Mercedes.

vorables al BMW, por lo que la explicación hay que buscarla en el diferente comportamiento de las mecánicas.

El motor BMW tiene dos fases claramente apreciables. La primera llega hasta las 2.000 rpm, momento en el que tiene un fuerte tirón. A continuación parece decrecer en su empuje, y a partir de 3.000 rpm vuelve a empujar con fuerza. Por su parte, el Mercedes es mucho más progresivo, con un empuje en constante aumento y una capacidad de coger vueltas superior a la de su rival.

Por ello, cuando nos situa-

mos detrás del típico camión que circula a 90 km/h., nos encontramos con que ambos motores giran entre las 2.000 y 3.000 rpm. según vayamos en 4.ª o 5.ª, justo en la zona en que menos empuja el BMW, y donde el Mercedes es más ágil.

Para colmo, la 3.ª de BMW sólo supera ligeramente los 110 km/h., quedando un bache entre los 90 km/h. y 100 km/h., en el que se realizan la mayoría de los adelantamientos. Esto hace que la apreciación subjetiva sea favorable al Mercedes.

Mecánicamente, ambas aportan modernas e interesantes soluciones. BMW ofrece su motor de 6 cilindros en línea, con culata de aleación ligera y flujo de gases transversal. Prácticamente es el mismo motor del 524 al que se le ha suprimido la sobrealimentación.

Por su parte, Mercedes ofrece un motor de 5 cilindros, también con culata de aleación ligera y flujo de gases transversal. Forma parte de la familia modular que incluye al 4 cilindros del 190 D 2.0 y el 6 cilindros de 3 litros, configurados a base de ir añadiendo cilindros al esquema básico.

Su buen rendimiento se compagina con un funcionamiento suave, con las vibraciones típicas de las mecánicas Diesel muy amortiguadas (ligeramente mejor en el BMW), un nivel sonoro reducido (en esto inferior en el Mercedes, sobre todo en fase de calentamiento y a altas revoluciones) que apenas se escucha en el habitáculo y en el exterior gracias a su encapsulado especial.

Destacable también la sobriedad de consumo. Por peso y tamaño, difícilmente pueden conseguir consumos muy reducidos a bajos cruceros, pero, por contra, no se disparan por mucho que exijamos al acelerador, y tan sólo en autopista y con el acelerador siempre a fondo se supera la barrera de los 10 litros/100 km.

Si las mecánicas son buenas, el mismo calificativo hay que otorgar a las cajas de cambio. En particular la del Mercedes es modélica por precisión y suavidad. Tan sólo debía ganar algo en rapidez para ser perfecta. La de BMW es también muy buena, pero con un tacto ligeramente más duro.

Sin duda, el 324 D y el 190 D son las dos berlinas, de tamaño recortado, más confortables del mercado. Su habitabilidad es suficiente, algo mejor



Clásica línea del BMW. Las cuatro puertas le sientan bien a la serie 3.

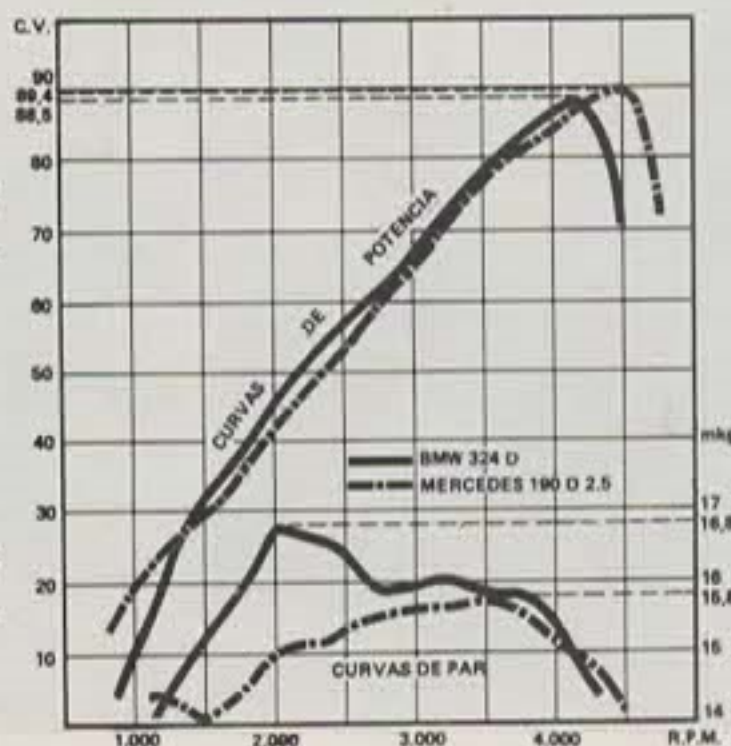


Línea más en cuña en el Mercedes. La aerodinámica es superior a la de su rival.

Banco de rodillos

BMW 324 D
Potencia máxima anunciada: 88,0 CV. DIN a 4.600 rpm.
Potencia máxima obtenida: 88,5 CV. DIN a 4.125 rpm.
Par máximo anunciado: 15,5 mkg. DIN a 2.500 rpm.
Par máximo obtenido: 16,8 mkg. DIN a 2.000 rpm.

Mercedes 190 D 2.5
Potencia máxima anunciada: 90,0 CV. DIN a 4.600 rpm.
Potencia máxima obtenida: 89,4 CV. DIN a 4.500 rpm.
Par máximo anunciado: 15,7 mkg. DIN a 2.800 rpm.
Par máximo obtenido: 15,8 mkg. DIN a 3.500 rpm.



Prestaciones

	BMW 324 D	Mercedes 190 D 2.5
VELOCIDAD MAXIMA		
En 5.ª (en km/h.)	167,2	172,5
ACELERACION		
400 metros, con salida parada	19"3/10	19"4/10
1.000 metros, con salida parada	35"7/10	35"8/10
RECUPERACION		
400 metros, en 4.ª, entrando a 40 km/h.	19"9/10	20"9/10
1.000 metros, en 4.ª, entrando a 40 km/h.	36"8/10	38"5/10
400 metros, en 5.ª, entrando a 50 km/h.	19"8/10	20"3/10
1.000 metros, en 5.ª, entrando a 50 km/h.	37"8/10	39"2/10

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

en el Mercedes, y el aislamiento del habitáculo con el exterior está realmente conseguido. Del motor apenas se transmiten vibraciones ni sonido, y las irregularidades de la carretera son filtradas convenientemente por la amortiguación.

Hablar de la calidad de los materiales empleados por estos dos fabricantes es de sobra conocido, y la calidad de acabado tampoco es ninguna novedad, manteniéndose incluso una ligera superioridad de la marca de la estrella.

La diferencia de precio en la versión básica se acerca a 1.300.000 pesetas, pero hay que tener en cuenta que Mercedes equipa de serie la servodirección, el cierre centralizado y algunos otros detalles menores, con lo que la ventaja para BMW queda en 1.050.000 pesetas.

Sin tener en cuenta este parámetro, nos decidimos con cierta claridad por el Mercedes, que en casi todos los aspectos analizados vence a su rival, aunque por estrecho margen. Contando el precio, las cosas ya se complican, e incluso diríamos que hay una ligera ventaja a favor del BMW, a pesar de que muchos automovilistas opinan que Mercedes ofrece más imagen de prestigio. Sin entrar en un tema tan resbaladizo, no hay que olvidar que para sus posibles compradores éste es un factor decisivo. □

Resumen de pruebas

Itinerario	Distancia	Carga	Condiciones	Crucero (km/h reales)	Promedio (km/h)	Consumo (l/100 km)	Consumo (l/100 km)
CIUDAD Madrid: casco urbano.	168,0	Conductor solo.	Variabiles.	-	25,4	BMW 324 D 10,28	Mercedes 8,98
Recorrido fijo por Madrid, Avila y Toledo.	323,3	Conductor solo.	Conducción turística. Buscando hacer media de 80 km/h.	90/100	80,3	5,91	5,66
Recorrido fijo por Adanero, Olmedo y Aranda. Tipo mixto	370,5	Conductor solo.	Mejores de lo habitual.	100/110/120	100,1	6,82	6,97
Carretera nacional	202,5	Conductor solo.	Muy poco tráfico.	120	109,1	6,45	6,15
Carretera nacional	333,3	Conductor solo.	Las normales.	130	112,5	7,96	7,62
Resumen total de carretera	1.229,6	Conductor solo.	Mejores de la media.	112,8	98,0	6,83	6,67
Autopista de peaje.	310,6	Conductor solo.	Prácticamente solos.	140	133,6	9,67	10,04
Resumen total de carretera y autopista	1.540,2	Conductor solo.	Bastante favorables.	118,3	103,6	7,40	7,35

Ficha técnica

BMW 324 D

MOTOR

Posición: delantero longitudinal. N.º de cilindros: 6 en línea. Diámetro/carrera: 80,0/81,0 mm. Cilindrada: 2.443 cm³. Material del bloque/culata: fundición/aleación ligera. Situación árbol de levas (accionamiento): en culata (correa dentada).

Alimentación

Inyección indirecta con precámara de turbulencia.

Rendimiento

Compresión: 22,0:1. Potencia: 86,0 CV. DIN a 4.600 rpm. Par máximo: 15,5 mkg. DIN a 2.500 rpm.

TRANSMISION

Cambio: manual de 5 marchas. Embrague: monodisco en seco. Diámetro: 215,0 mm. Relaciones: 1.ª: 3,720:1. 2.ª: 2,020:1. 3.ª: 1,320:1. 4.ª: 1,000:1. 5.ª: 0,800:1. Tipo de grupo: cónico helicoidal. Reducción: 3,455:1 (11/38).

Bastidor

Suspensión delantera: ruedas independientes, tipo MacPherson, con brazos transversales, con muelle helicoidal, amortiguador hidráulico telescópico y barra de torsión antibalanceo. Suspensión trasera: ruedas independientes tiradas con muelle helicoidal, amortiguador hidráulico telescópico y barra de torsión antibalanceo. Tipo de circuito de frenos: doble, independiente para cada tren. Frenos delanteros: disco ventilado de 260,0 mm. Frenos traseros: disco de 258,0 mm. Asistencia: Master-Vac. Dispositivo antibloqueo: sistema ABS. Dirección: cremallera. Asistencia: no. Diámetro de giro: 10,5 m. con 4,20 vueltas de volante de 38,0 cm. de diámetro. Neumáticos: Uniroyal Rallye 340. Medida: 195/65 R 14. Llantas de 5,5" x 14" en aleación ligera.

CARROCERIA

Berlina tres volúmenes con 4 puertas. Medidas exteriores: 4,320 x 1,640 x 1,380 m. Batalla: 2,570 m. Vías: 1,400/1,410 m. Peso en orden de marcha: 1.224 kg. (53,6% delante, 46,4% detrás). Depósito de combustible de 55 litros. Consumos homologados (90/120/urbano): 5,0/6,9/8,7 litros/100 km.

Ficha técnica

Mercedes 190 2.5 D

MOTOR

Posición: delantero longitudinal. N.º de cilindros: 5 en línea. Diámetro/carrera: 87,0/84,0 mm. Cilindrada: 2.497 cm³. Material del bloque/culata: fundición/aleación ligera. Situación árbol de levas (accionamiento): en culata (cadena).

Alimentación

Bomba de inyección rotativa Bosch.

Rendimiento

Compresión: 22,0:1. Potencia: 90,0 CV. DIN a 4.600 rpm. Par máximo: 15,7 mkg. DIN a 2.800 rpm.

TRANSMISION

Cambio: manual de 5 marchas. Embrague: monodisco en seco. Diámetro: 215,0 mm. Relaciones: 1.ª: 3,910:1. 2.ª: 2,170:1. 3.ª: 1,370:1. 4.ª: 1,000:1. 5.ª: 0,770:1. Tipo de grupo: cónico helicoidal. Reducción: 3,556:1 (9/32).

Bastidor

Suspensión delantera: ruedas independientes, tipo MacPherson, con muelle helicoidal, amortiguador hidráulico telescópico y barra de torsión antibalanceo. Suspensión trasera: ruedas independientes, con brazos múltiples, con muelle helicoidal, amortiguador de gas, telescópicos y barra de torsión antibalanceo. Tipo de circuito de frenos: doble, en diagonal. Frenos delanteros: disco de 273,0 mm. Frenos traseros: disco de 279,0 mm. Asistencia: Master-Vac. Dispositivo antibloqueo: sistema ABS. Dirección: recirculación de bolas. Asistencia: sí. Diámetro de giro: 10,6 m. con 3,50 vueltas de volante de 40,5 cm. de diámetro. Neumáticos: Continental Contact. Medida: 185/65 R 15. Llantas de 6" x 15" en aleación ligera.

CARROCERIA

Berlina tres volúmenes con 4 puertas. Medidas exteriores: 4,420 x 1,678 x 1,390 m. Batalla: 2,665 m. Vías: 1,437/1,418 m. Peso en orden de marcha: 1.270 kg. (55,6% delante, 44,4% detrás). Depósito de combustible de 55 litros. Consumos homologados (90/120/urbano): 5,0/6,6/7,5 litros/100 km.

Lo mejor

BMW 324 D

- Comportamiento sin problemas.
- Equipo de frenos sin faltas.
- Dirección precisa.

Mercedes 190 D 2.5

- Excelente comportamiento.
- Seguridad activa y pasiva.
- Cambio modélico.

Lo peor

BMW 324 D

- Precio inicial y de opciones elevado.
- Habitabilidad trasera justa.
- Bocina insuficiente.

Mercedes 190 D 2.5

- Precio base y opciones elevado.
- Volante excesivamente grande.
- Asientos muy duros.