

Competencia feroz

Pocas firmas tienen tan claro cuál es la filosofía de su producto como Mercedes. Pero en el competido mercado alemán, su rivalidad con BMW es manifiesta; a cada nuevo modelo de una, no se hace esperar demasiado la respuesta de la otra. BMW, con una decidida orientación hacia los coches deportivos o, cuando menos, ágiles, se estaba acercando bastante en sus últimas realizaciones a los productos de Mercedes. La firma de la estrella ha decidido seguirle el juego, ofreciendo Mercedes ágiles e incluso deportivos. Los Sportline responden exactamente a esta orientación y añaden a los 190 esa «pizca» de deportividad que sí tienen los serie 5 de la marca Bávara.

Una suspensión más firme, unas ruedas más «gordas», unos asientos más envolventes y, ¡por fin!, un volante de tamaño razonable, obran maravillas. Este 190 2.6 que hemos tenido ocasión de probar, no es un deportivo, pero nos permite disfrutar de una conducción decidida, caso que antes no era posible: nos caíamos del asiento, costaba «meter» el coche en curvas enlazadas e íbamos luchando constantemente con un enorme y absurdo volante. Todo ello se ha llevado a cabo sin renunciar al tradicional confort de Mercedes, nobleza obliga. Lo que pretende la marca de la estrella con la versión Sportline no es ofrecer un automóvil superdeportivo a ultranza, sino dar algo más de carácter a su afortunada gama 190 para aquellos incondicionales que, sin embargo, gusten de un tacto más «racing» y que en ocasiones les permita practicar una conducción deportiva con eficacia.

M. Sant

Mercedes 190 E 2.6 Sportline

Mejorarse, superarse, son dos constantes que se vienen aplicando en el mundo del automóvil. Mercedes ha conseguido con el 190 Sportline cumplir la máxima de todo buen fabricante: mejorar lo bueno.

Foto: G. ARCHE



LA filosofía de la opción Sportline sigue la línea de la marca. No existen aditamentos aerodinámicos ni anagramas ostentosos que delaten que nos encontramos ante una versión especial. Sin embargo, las diferencias son notables y provocan unos resultados sorprendentes por lo que a eficacia en curva se refiere, dando un matiz distinto al Mercedes 190.

El puesto de conducción varía, con respecto al 190 2.6 convencional, en la adopción de asientos deportivos (heredados del 190 16 válvulas) y en la reducción del diámetro del volante en 2 cm. Lo que en un principio puede parecer una mejora (a menor diámetro mayor manejabilidad), también tiene algún inconveniente en la práctica. Con el menor tamaño perdemos vi-

sibilidad del cuadro de instrumentos y tanto el cuentarrevoluciones como el nivel de combustible están tapados por el aro del volante. En las plazas traseras, la inclusión de los asientos deportivos resta habitabilidad y hace que tengamos dos plazas laterales cómodas y una central sólo apta para que puedan viajar niños. Al margen de esto, el confort sigue siendo uno de los

www.mercedesclassicos.com



Lo mejor
<ul style="list-style-type: none">• Comportamiento deportivo• Terminación y acabado• Compromiso confort/estabilidad
Lo peor
<ul style="list-style-type: none">• Precio elevado• Equipamiento algo justo• Habitabilidad trasera



Los asientos deportivos en las plazas traseras condenan la plaza central.



Los asientos delanteros son cómodos y sujetan perfectamente en curva.

Hay que fijarse detenidamente o tener una referencia cercana de otro 190 para distinguir al Sportline.



puntos fuertes del Mercedes 190. El maletero tiene una capacidad justa, ni más ni menos, sólo se le puede criticar que no tenga la posibilidad de abatir el asiento en partes asimétricas. La sonoridad en el interior del habitáculo es muy reducida y no existen ruidos aerodinámicos, ni mecánicos, lo que denota un eficaz aislamiento acústico. Tampoco se aprecian ruidos que denuncien un mal ajuste; todo encaja perfectamente, no sólo es alemán, además es Mercedes, lo que es una garantía en acabado.

La climatización está muy conseguida, dispone de circuito independiente para el conductor y acompañante. Es una pena que el aire acondicionado haya que pagarlo aparte. Si no fuera por este detalle que vale casi medio millón de pesetas, este apartado sería perfecto. El equipamiento no podemos calificarlo

como reducido, pero con el precio base que tiene el coche sí podemos pedir algo más. Si queremos equipar nuestro vehículo con opciones razonables en un coche de este porte, como son el aire acondicionado, la pintura metalizada y los elevalunas eléctricos, tendremos que desembolsar la módica cantidad de setecientos mil pesetas. Si a esto le sumamos la inclusión del recomendable autoblocante, la broma se nos pone en casi novecientas mil. Y ahí no acaba la lista de opciones; el Airbag supone más de 200.000 pesetas. Total, que si queremos equipar nuestro vehículo «a tope», debemos gastarnos más de un cuarto del valor del coche en opciones. No obstante, debemos decir que la política de la marca poco a poco va cambiando y en este modelo contamos entre el equipo de serie con elementos como el ABS y la dirección asistida, algo que hace unos años era impensable.

Al no existir diferencias mecánicas entre la versión Sportline y el 2.6 normal, poco podemos decir que no hayamos comentado en otras ocasiones sobre el excelente motor de 6 cilindros y 2.6 litros. La mecánica «empuja» sin titubeos desde poco más del ralenti hasta llegar al corte de inyección. Puede resultar, por tanto, un tanto extraño que las prestaciones obtenidas resulten peores que las

El cambio automático de cuatro velocidades no está en consonancia con el carácter deportivo del Sportline.



El cuadro de mandos es idéntico al de cualquier 190 salvo en un detalle: el volante se ha reducido en 2 cm.



La inclusión del Sportline no reduce el confort del 190.

Características

MOTOR	Delantero longitudinal.
N.º de cilindros y disposición	6 en línea.
Diámetrocarrera (mm.)	82,9/80,3
Cilindrada (cm ³)	2.599
Material bloqueculata	Fundición/aleación ligera.
Distribución	Árbol de levas en cada culata accionado por cadena.
Encendido	Electrónico KE-Jetronic.
Alimentación	Inyección electrónica KE-Jetronic.
Refrigeración	Por líquido con electroventilador.
Relación de compresión	9,2:1
Potencia (CV. DIN a rpm)	160 a 5.800
Par máximo (mkg. DIN a rpm)	22,4 a 4.600
TRANSMISION	Trasera.
Embrague	Convertidor de par W4A 020.
Grupo	3,230:1
Relación del cambio y desarrollos (km/h. a 1.000 rpm)	
1.º	4,25:1 (8,11)
2.º	2,41:1 (14,31)
3.º	1,49:1 (23,14)
4.º	1,00:1 (34,48)
Suspensión delantera	Independiente, tipo McPherson con triángulos oscilantes transversales, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.
Suspensión trasera	Independiente, con cinco brazos transversales por rueda, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.
Frenos	Doble circuito con servofreno y ABS.
Delanteros (diámetro mm.)	Discos ventilados (273).
Traseros (diámetro mm.)	Discos (279).
Dirección	Recirculación de bolas, asistida.
Vueltas de volante (diámetro cm.)	3,5 (39)
Diámetro de giro (m.)	11,2
Neumáticos. Llantas	205/55 ZR15. 7,0" x 15"
Depósito de combustible (l.)	55
Peso y distribución (kg.)	1.370 (57% delante/43% detrás)
Dimensiones exteriores (m.)	4,42 x 1,68 x 1,39
Batalla. Vías delantera/trasera (m.)	2,67 - 1,44/1,42

del 190 E 2.6 normal, pero esto tiene una explicación bastante sencilla, la unidad de que disputamos para realizar la prueba montaba la opción de cambio automático de 4 velocidades. Evidentemente, éste no es el mejor tipo de cambio para un vehículo cuya filosofía es más deportiva que burguesa y de ahí que los resultados sean inferiores a los que ofreció el cambio manual, mucho más adecuado al planteamiento del Sportline. Los consumos, aun circulando rápido, no resultan excesivamente

altos y, aunque la economía particular del comprador de este tipo de vehículos no se verá resentida, sí es verdad que quien adquiere un coche que cuesta más de cinco millones quiere que su compra sea equilibrada en todos sus apartados. Los 55 litros de capacidad del depósito le otorgan una autonomía que, sin ser baja, puede resultar algo justa para un vehículo viajero como es este.

El cambio automático tiene un selector de dos programas. El programa «E» —económico—

La técnica

Las diferencias entre el 190 Sportline y el 190 2.6 no existen a nivel de motor. Ambos equipan el mismo 6 cilindros en línea de 2.599 cm³ con árbol de levas en culata accionado por cadena, que rinde una potencia de 160 CV. a 5.800 rpm, con un par motor de 22,4 mkg. a 4.600 vueltas. La transmisión es a las ruedas posteriores y cuenta con una caja mecánica de cinco velocidades y, en opción, una automática con cuatro marchas. La suspensión delantera es independiente tipo McPherson y la trasera cuenta con la tradicional cinco brazos transversales de Mercedes que consigue un excelente compromiso entre estabilidad y confort. Precisamente es a nivel de suspensión donde empieza a notarse la opción Sportline. La altura de los muelles es más reducida, con lo que se dismi-

nuye la distancia al suelo en 22 mm. La amortiguación es un 20 por ciento más enérgica y se han modificado los reglajes en el tren delantero, que cuentan ahora con caída negativa. La dirección también se ha modificado y hereda la que monta el 190 16V., que encaja perfectamente con el carácter deportivo del vehículo al ser más directa. Tanto la inyección como el encendido se encuentran a cargo de un sistema electrónico Bosh KE-Jetronic. Otra diferencia que marca al Sportline es su mayor dimensión tanto de llantas —de 7 pulgadas y aleación ligera—, como de neumáticos, que en esta versión son de 205/55. El equipo de frenos es generoso, incluye ABS de serie, y cuenta con discos de un buen tamaño en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. □

J. A.



El resultado de una amortiguación más enérgica, la suspensión rebajada, una dirección más directa y un equipo de llantas y neumáticos más dimensionados, es el que se aprecia en la foto. El 190 equipado con la opción Sportline es mucho más neutro y eficaz en su paso por curva.

El acabado sigue siendo excepcional en el 190.

se distingue del «S» —Sport— en que con la palanca en «D» se arranca en segunda velocidad y además los cambios de marchas se efectúan a un régimen moderado de revoluciones (aproximadamente 3.000/3.500 rpm). Con el selector en «S» el cambio de marchas se efectúa a un régimen muy superior y está pensado para una conducción más deportiva, siempre dentro de los límites que impone el cambio automático. Una vez que nos acostumbramos al mismo, podemos meternos en ca-

Equipamiento

Habitáculo

Regulación banqueta en altura
Reposacabezas delanteros
Luz de lectura
Cierre centralizado
Preequipo de radio

Visibilidad

Faros delanteros antiniebla
Luz trasera antiniebla única
Luz trasera marcha atrás doble
Intermitentes de emergencia
Luneta trasera térmica
Espejo exterior derecho eléctrico
Espejo exterior izquierdo mecánico

Instrumentación

Cuentarrevoluciones
Cuentakilómetros parcial
Reloj analógico
Nivel de combustible
Temperatura de agua
Manómetro de aceite
Económetro
Indicador de avería

Equipo mecánico

Servofreno
Antibloqueo de frenos electrónico (ABS)
Servodirección
Llantas de aleación ligera

Opciones

Pintura metalizada 133.798 ptas.
Tapicería de cuero 300.048 ptas.
Diferencial antibloqueo (ASD) ... 195.377 ptas.
Indicador de temperatura exterior 25.536 ptas.
Techo corredizo eléctrico 192.451 ptas.
Cambio automático MB 278.369 ptas.
Apoyacabezas traseros 26.068 ptas.
Regulador de veloc. (Tempomat) 71.288 ptas.
Airbag (lado del conductor) 260.946 ptas.
Aire acondicionado 438.900 ptas.
Alzacristales eléctricos delanteros 103.740 ptas.
Alzacristales eléctricos del. y tras. 182.609 ptas.
Cristales calorífugos 47.880 ptas.

Precio

Mercedes 190 2.6 Sportline: 5.220.250 ptas.

Las estrellas de **autoplata**

Acabado	*	*	*	*	*	Motor	*	*	*	*	
Habitabilidad	*	*				Cambio	*	*	*		
Maletero	*	*	*			Velocidad	*	*	*		
Puesto de conducción	*	*	*			Aceleración	*	*	*		
Visibilidad	*	*	*	*		Recuperación	*	*	*		
Instrumentación	*	*	*			Dirección	*	*	*	*	
Equipamiento	*	*	*			Frenos	*	*	*	*	
Confort	*	*	*	*		Comportamiento	*	*	*	*	*
Climatización	*	*	*			Aerodinámica	*	*	*		
Estética	*	*	*	*		Consumo	*	*	*	*	

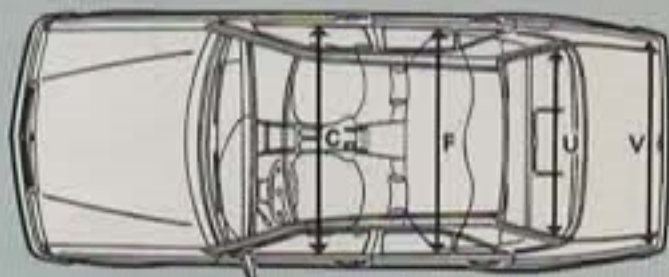
—Malo *Deficiente **Medio *** Bueno ****Muy bueno *****Excepcional

Cotas de habitabilidad y maletero

HABITACULO		MALETERO	
A:	105	U:	156
B:	101	V:	96
C:	136	W:	78
D:	73	X:	77
E:	88	Y:	49
F:	136	Z:	48

Volumen maletero: 476 dm³

Cotas expresadas en cm.



reteras viradas y, adaptando el selector en «S», «jugar» con las posiciones 2 y 3 para conseguir una conducción más «viva». La dirección, heredada del 190 16 válvulas, es otro de los puntos que modifica la opción Sportline, es más directa y nos permite tener un control absoluto sobre la trayectoria por donde queremos que pasen las ruedas. La asistencia de serie, como ya hemos comentado, le confiere un tacto agradable en ciudad, sin por ello restarle efectividad a la hora de circular por carretera, conservando la suficiente sensibilidad para que el conduc-

Prestaciones

VELOCIDAD MAXIMA	
En «D» (km/h. a rpm)	208,8 a 6.050
ACELERACION	
400 metros con salida parada	17" 36/100
1.000 metros con salida parada	31" 46/100
0-100 km/h.	10" 18/100
RECUPERACION	
400 m., en «D», entrando a 40 km/h.	15" 53/100
1.000 m., en «D», entrando a 40 km/h.	29" 62/100

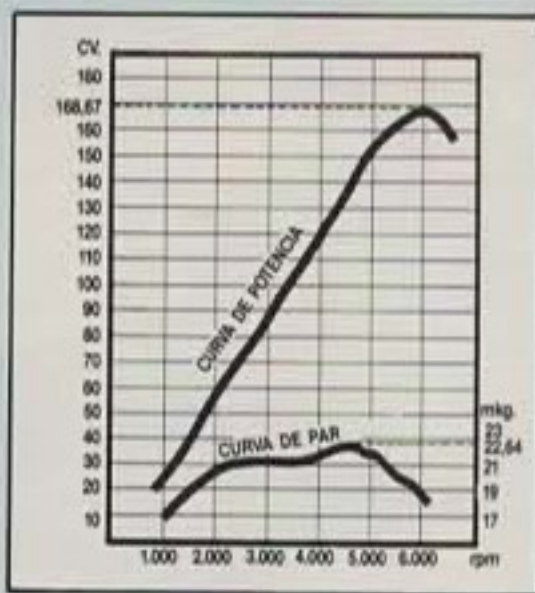
Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre el mismo tramo, con conductor solo a bordo y depósito de combustible lleno.

Consumos

Condiciones	Promedio km/h.	Consumo l/100 km.
Ciudad		
Recorrido urbano	25,2	15,02
Carretera		
A 100/110 km/h. de cruceo	88,4	8,97
Autopista		
A 120 km/h. de cruceo	116,6	8,90
Media		
40% ciudad, 30% carretera y 30% autopista	71,6	11,37

Rendimiento en el banco de potencia

Potencia máxima anunciada:
160,0 CV. DIN a 5.800 rpm.
Potencia máxima obtenida:
168,67 CV. DIN a 6.000 rpm.
Par máximo anunciado:
22,4 mkg. DIN a 4.600 rpm.
Par máximo obtenido:
22,64 mkg. DIN a 4.750 rpm.



COMO viene siendo norma habitual en los modelos germanos, y en especial en los Mercedes, las cifras obtenidas en nuestro banco, tanto de potencia como de par, son ligeramente superiores a las oficiales.

La claridad y rectitud de la curva de potencia, sin que existan en su camino baches apreciables, dice bastante del rendimiento del motor. La escalada de la curva, a partir de las 1.250 revoluciones, donde ofrece 30 CV, y hasta llegar a su cifra máxima de potencia a las 6.000 rpm, tie-

ne casi una precisión matemática. El gráfico de par nos habla también excelencias del motor. Desde las 2.000 revoluciones y hasta las 5.500 disponemos de más del 80 por ciento del par motor, y si tenemos en cuenta que el par máximo es de casi 23 mkg, y hacemos un pequeño cálculo mental, el resultado que nos dará es que disponemos de una cifra notable de par en prácticamente toda la gama de revoluciones, lo que comporta un amplio margen de utilización.

tor sepa en todo momento lo que ocurre entre él y las ruedas. El equipo de frenos se muestra capaz en todos los casos y está en consonancia con las prestaciones que se alcanzan. Los discos delanteros son ventilados y, circulando a una velocidad de 140 km/h., consiguen detener los 1.370 kg. en poco más de 80 m.

Las modificaciones introducidas en los apartados de suspensión y amortiguación, así como los neumáticos de mayor sección y perfil bajo consiguen mejorar, en bastantes enteros, el comportamiento del coche. El Sport line se muestra muy ágil en cualquier tipo de carreteras y nos permite no sólo una conducción deportiva, sino que podamos elevar el listón y practicar una conducción casi «al límite» sin que rechiste lo más mínimo. Para que los 160 CV. se nos escapen de las manos y la parte trasera del vehículo empiece a hacerse notar en curvas

lentas, debemos proponérselo y realizar una conducción brusca sobrepasando todos los límites establecidos o circular muy deprisa por firmes deslizantes. En circunstancias normales, el Sportline se muestra muy noble y, circulando en carreteras con un asfalto en perfectas condiciones, no tendremos ningún problema. Ello no significa una pérdida apreciable de confort con respecto a la versión normal. Esto se consigue gracias a la excelente geometría de las suspensiones, que no obliga a un tarado de amortiguación excesivamente duro.

La decisión de incluir, o no, en el equipamiento de nuestro Mercedes la opción del Sportline, depende del carácter de cada uno y del tipo de conducción que practiquemos, pero no deja de ser una tentadora opción, apta además para todos los públicos.

**Jesús Aguado
y Equipo de Pruebas**