

www.mercedescla

s.com



La postura de conducción del Audi es muy característica. El volante va muy plano y el asiento muy bajo.

El volante del Mercedes preside el saln y nos dara más de un probatación cómoda.



autoplata

BANCO DE PRUEBAS COMPARATIVO
Audi 90 CD - BMW 320i - Mercedes 190 E

Duelo de titanes

Cualquiera de los tres modelos elegidos para esta comparativa, partiría como claro favorito si no comparecieran en ella sus otros dos rivales. En definitiva enfrentamos a tres exponentes de la tecnología alemana, a tres líderes, en un verdadero duelo de titanes.

TANTO el Audi como el BMW e incluso el Mercedes, pese a tener en nuestro mercado un carácter de modelos de lujo y ostentación, en su país de origen no caen precisamente en esta consideración. Desde luego, no sustituyen a los polivalentes de nuestro país, pues allí no se atan los perros con longanizas; pero están destinados a un sector de público que quiere un coche de calidad y buen andar, pero sin renunciar a su faceta práctica y económica. De ahí quizás su equipamiento, que desde nuestra óptica de coche de lujo, es paupérrimo. Pero con un enfoque de coche medio-alto, y dicho sea

de paso, con unas opciones a precio razonable, el planteamiento es más coherente.

El precio de estos modelos en nuestro país, sí que hace gala a su condición de coches de alto «standing». El menos costoso de todos es el Audi 90, que cuesta, puesto en calle, 2.969.869 ptas. El siguiente por precio es el BMW, que se sitúa en 3.068.166 ptas.; y el más caro de todos ellos es el Mercedes, que llega hasta los 3.527.160 ptas. Pero hablar del precio sin tener en cuenta los intrincados senderos de las opciones, es un tanto ficticio. El Audi queda al margen de todo esto, pues su configuración es úni-



WWW.

arcedelasi



El ajuste de conducción de BMW es un sentimiento de seguridad, pero también de libertad.

ca, con la sola opción del aire acondicionado y los alzacristales, lo que supone un sobreprecio de alrededor de 270.000 ptas. en el primer elemento.

El caso de BMW es bien distinto. De serie viene literalmente «pelado», y para equiparlo al Audi, sería necesario añadirle cierre centralizado y servodirección, con lo que su precio final sería de poco más de tres millones doscientas mil pesetas. La panoplia de opciones es impresionante, y abarca desde antibloqueo ABS, pasando por suspensiones deportivas, techos eléctricos, asientos «baquet», luna trasera laminada y casi

cualquier cosa que se nos ocurra. El aire acondicionado, en este caso, nos cuesta un cuarto de millón.

El Mercedes está bastante bien equipado incluyendo el limpia-mo-nobrazo tipo W-124 y lleva de serie lo mismo que el Audi, salvo las lunas tintadas, que suponen unas veinte mil pesetas de suplemento. También en este caso disponemos en opción de casi cualquier cosa, aunque a precios que hacen necesario un poco de sangre fría a la hora de escoger, eligiendo sólo aquellas que realmente necesitemos. Disfrutar de aire acondicionado en el Mercedes es un verdade-

ro lujo por el que tendremos que desembolsar cerca de 370.000 pesetas.

El Audi, aunque presenta de serie el mejor equipo, tiene la desventaja de su carencia de opciones. Cosas tales como los alzacristales o el techo corredizo, no las echamos tanto de menos como el ABS, dado que es el único de los tres que no puede equiparlo.

Clásicos tres volúmenes

De los tres modelos probados, se podría hacer de antemano una

clasificación donde al BMW le correspondería la faceta más deportiva y al Mercedes la más burguesa, quedando el Audi a caballo entre ambos. Pero la nota común característica, es la clásica línea a base de maletero separado, y también su notable acabado.

Es normal poner a los modelos alemanes como ejemplo de ajuste y terminación. Los Mercedes en particular tienen en este aspecto una reputación especialmente brillante. Aun intentando hacer caso omiso de este prejuicio, rodando con los coches y comprobando la calidad de su terminación, hay que admitir este hecho. Ni un solo rui-



El comportamiento de los tres coches se pone en evidencia en estas tres fotos. Subvirador en el Audi, y sobrevirador en los otros dos, pero con mucha mayor progresividad en el Mercedes.

do ni vibración, ni un desajuste; la sensación de solidez impera por encima de todo. La terminación no es especialmente atractiva ni colorista, y parece propia de coches de mucho menor precio. En particular, el Audi recuerda mucho a los Volkswagen nacionales.

El Mercedes juega en el apartado carrocería una de sus mejores bazas. Lo tiene todo, estética, acabado y aerodinámica, pese a conservar la parrilla típica de Mercedes, con su correspondiente estrella. La capacidad interior, sin ser especialmente brillante, es suficiente. El poco espacio en las plazas traseras para las rodillas de sus ocupantes, no lo consideramos en este caso demasiado censurable. En ocasiones, el tamaño reducido es una característica que se vende. Y siendo el 190 el benjamín de la gama, se supone que el hipotético comprador quiere un tamaño reducido, o bien sacrifica el espacio en aras de una mayor prestación que un Mercedes de similar precio, pero de la categoría inmediata superior, no posee.

El confort, nobleza obliga, es de primera categoría. La suspensión es excelente, la climatización muy fácil y cómoda de regular —con mandos independientes para cada lado— y en cuanto al silencio de marcha, lo puntuaríamos sin miedo a equivocarnos con matrícula de honor. No sólo beneficia al consumo la afinada línea, sino que además no existe ni un solo ruido aerodinámico. A esto se une la exhaustiva labor de insonorización y unos desarrollos no largos, sino desproporcionadamente largos, con lo que podemos circular a 180 km/h. reales en quinta, a sólo... 4.000 r.p.m.

El BMW se encuentra a un nivel de calidad perfectamente equiparable con el Mercedes, lo cual es un magnífico piropo. Pero su carrocería no es precisamente de última hornada, y su aerodinámica no destaca por su brillantez. Aquí ya hay algunos ruidos aerodinámicos, y su anchura en el habitáculo es alrededor de 5 cm. menos que sus rivales. La nota destacable la da el motor, que aunque ligeramente más sonoro que el Mercedes —lógico con sus desarrollos razonables— tiene una finura de funcionamiento impresionante. A ralenti, hay que mirar la instrumentación para saber si está o no en marcha. En cuanto al confort, la climatización también está a la par que sus rivales, y su suspensión, pese a ser la más energética de los tres, salvo en firmes especialmente malos, no puede considerarse incómoda.

El Audi 90 es un coche destacable por su extraordinario acabado, pero frente a competidores de esta talla, lo pondríamos ligerísimamente por detrás; más que por la impresión general, por pequeños detalles. Por ejemplo, la manivela alzacristales roza con la tela del guarnecido interior de la puerta y deja una marca circular a su alrededor. Las cerraduras, si se inten-

ta por equivocación abrirlas desde dentro y fuera al mismo tiempo, se estropean. Curiosamente, el cierre centralizado se comanda únicamente desde la puerta del conductor, y si aparcamos justo y tenemos que salir por la derecha, tendremos que cerrar puerta por puerta.

La suspensión es la más suave de las tres, lo que no implica que el coche tome mucha inclinación en las curvas. Sí que resulta un poco molesta al arrancar, cuando el coche, literalmente, «se pone de manos» y levanta el morro de forma notable. En cuanto al nivel de ruidos, sucede algo parecido: siendo bajo en términos absolutos, es claramente más alto que el de sus rivales de esta ocasión. De todos modos, hay dos tipos de sonidos,

los agradables y los desagradables. Entre estos últimos, destacan los provocados por el aire, que son audibles a partir de los 140 km/h., y quizás sea una de las pocas pegadas de consideración que puedan hacerse al coche, que pese a llamarse Audi y tener un diseño muy reciente, no llega a las cotas de aerodinamismo de su hermano el 100.

Pero hablando de ruidos agradables, el sonido del motor del cinco cilindros es pura música. En estos casos, se echa de menos no poder incluir un cassette como separata de la revista, pues resulta difícil explicar con palabras este tipo de cosas.

Un punto clave que diferencia claramente a los tres modelos, es su puesto de conducción. El del

BMW es el mejor, con una posición clásica, pero con todo a mano. Un volante de buen diseño, pero con 4,2 vueltas de tope a tope. Un buen apoyo para el pie izquierdo, un cambio de recorridos cortos y precisos y una visibilidad muy buena gracias a una posición alta del asiento del conductor, son las claves para una postura de conducción cómoda para todas las tallas.

El Audi es también muy cómodo, pero ya tiene más peculiaridades. El volante está muy vertical y el asiento muy bajo, y resulta especialmente apropiado para tallas altas, aunque no siempre incómodos para las demás.

El Mercedes es en este aspecto un punto y aparte. Su puesto de conducción no va bien sea cual sea la talla del conductor. El volan-

te —típico de la firma— es gigante, más aún siendo la servodirección de serie en España. No sólo le resta sensibilidad a la ya de por sí suave dirección, sino que convierte la tarea de sentarse en el coche en algo complicado, pues el espacio disponible entre la parte inferior del aro y la banqueta es escaso. Esto es así aunque pongamos el asiento en su posición más baja, donde lógicamente lo colocarán los conductores más altos; éstos verán cómo, a pesar de ser la banqueta de generosa longitud, les queda media pierna al aire, pues la banqueta no se puede regular en inclinación.

La palanca de cambio cae a mano y tiene unos recorridos cortos, pero un tacto gomoso en ocasiones algo desagradable. Pero

Resumen de pruebas

Itinerario	Distancia (km)	Carga	Condiciones	Crucero (km/h reales)	Promedio (km/h)	Consumo (litros/100 km)	Consumo (litros/100 km)	Consumo (litros/100 km)
CIUDAD						Audi 90	BMW 320i	190 E
Madrid: casco urbano.	168,0	Conductor solo.	Variables.	—	26,5	10,38	12,81	11,79
Recorrido fijo por Madrid, Avila y Toledo.	323,3	Conductor solo.	Conducción turística. Buscando hacer media de 80 km/h.	90/100	80,3	6,66	6,58	6,06
Recorrido mixto fijo por Adanero, Olmedo y Aranda.	370,5	Conductor solo.	Muy poco tráfico.	100/110/120	98,4	8,18	8,03	7,09
Carretera nacional.	328,6	Conductor solo.	Bastante más tráfico del normal.	120	99,6	8,35	9,09	8,04
Carretera nacional.	300,9	Conductor solo.	Muchísimo tráfico, con varias caravanas militares.	135	102,5	8,71	9,28	8,60
Resumen total de carretera.	1.323,3	Conductor solo.	Más tráfico del normal.	114,2	94,3	8,02	8,22	7,42
Autopista de peaje.	225,2	Conductor solo.	Ligero viento en contra.	160	152,6	14,13	13,85	13,86
Resumen total de carretera y autopista.	1.548,5	Conductor solo.	Bastante duras.	120,9	99,9	8,91	9,04	8,35

Equipamiento

	Audi 90	BMW CD	Mer. 320i	Mer. 190 E		Audi 90	BMW CD	Mer. 320i	Mer. 190 E	
ELEMENTOS DE CONDUCCION						Agarradores para los pasajeros 3 3 3				
Puesto de conducción						Encendedor eléctrico 0 0 0				
Servotreno	0	0	0	0		Ceniceros 3 2 2				
Antibloqueo ABS	0	0	0	0		Luz interior en zona posterior 0 0 0				
Servodirección	0	0	0	0		Luz de lectura 0 0 0				
Diferencial autobloqueante	0	0	0	0		Alzacristales eléctricos delante 0 0 0				
Programador de velocidad	0	0	0	0		Alzacristales eléctricos detrás 0 0 0				
Regulación del asiento en altura	0	0	0	0		Cierre central de puertas, maletero y depósito 0 0 0				
Regulación del asiento en inclinación	0	0	0	0		Cerraduras de seguridad para niños 0 0 0				
Regulación del soporte lumbar del respaldo	0	0	0	0		Tapicería de cuero 0 0 0				
Cambio automático	0	0	0	0		Botiquín 0 0 0				
Visibilidad						Climatización				
Cristales tintados	0	0	0	0		Deflectores ventanillas delanteras .. 0 0 0				
Laneta térmica	0	0	0	0		Aire fresco exterior directo 0 0 0				
Parabrisas laminado	0	0	0	0		Extracción dinámica del aire inferior 0 0 0				
Velocidades del limpiaparabrisas	3	3	4	4		Velocidades del ventilador 4 3 4				
Lava/limpia/uneta posterior	0	0	0	0		Desempañado cristales laterales 0 0 0				
Retrovisor exterior con reglaje mecánico	dcho.	0	dcho.	0		Calefacción a las plazas traseras 0 0 0				
Retrovisor exterior con reglaje eléctrico	0	0	0	0		Aire acondicionado 0 0 0				
Luces						Calefacción eléctrica asientos 0 0 0				
Faros halógenos H-4	0	0	0	0		Techo practicable 0 0 0				
Lava/limpiafaros	0	0	0	0		Ventanillas traseras practicables (2 puertas) 0 0 0				
Altura de faros con regulación interior	0	0	0	0		OTROS ELEMENTOS				
Faros auxiliares de largo alcance	0	0	0	0		Tapón depósito combustible con llave 0 0 0				
Faros auxiliares antiniebla	0	0	0	0		Tapa guantera con llave 0 0 0				
Intermitentes de emergencia	0	0	0	0		Pintura metalizada 0 0 0				
Luz de marcha atrás doble	0	0	0	0		Llantas de aleación ligera 0 0 0				
Luz antiniebla posterior	única	única	doble	doble		Pre-instalación radio-cassette stereo, antena 0 0 0				

0 = de serie ● = opción en coche de pruebas ■ = otras opciones posibles.

peor aún que todo esto son los pedales, que obligan, para pasar de freno a acelerador o viceversa, a levantar el talón del suelo y posicionarlo frente al pedal correspondiente. En fin, que el modelo parece pensado para arrellanarse en el butacón, poner ambos codos en los respectivos apoyos al efecto, el pie izquierdo en el comodísimo reposapiés de que se dispone, y utilizar el acelerador como segundo reposapiés para el pie derecho. O sea, para viajar por autopista, donde no es necesario andar frenando y acelerando constantemente, ni

usar la dirección más de un cuarto de vuelta a uno u otro lado. La lástima es que no estamos en Alemania.

Al hablar de los asientos, y tratándose de tres coches alemanes, a nuestros lectores habituales les será fácil adivinar cuál es el adjetivo que les vamos a aplicar. Pero, para aquellos que les quede alguna duda, ahí va nuestro juicio: asientos típicos alemanes, planos y duros, pero a la larga cómodos y de buena sujeción. Lo de la sujeción no se le puede aplicar al Mercedes, que tiene unos asientos

muy planos que no están pensados para ir rápidos por curva, y cuyo tapizado plástico (no decimos «skay» de lujo, para no herir susceptibilidades) no es muy adherente.

tracción trasera ejemplar. Consigue reunir en un mismo coche estabilidad en cualquier tipo de pavimentos, confort de marcha y nobleza de reacciones. Es decir, con tracción trasera se pueden contar con los dedos de una mano los modelos que alcanzan un compromiso semejante, y de éstos, gran parte también se llaman Mercedes.

Ahora bien, ¿cuánto cuesta al comprador tan sofisticada suspensión? Desde luego que la diferencia de precios entre el Audi y el Mercedes no puede justificarse

Comportamiento: el factor precio

En cuanto al comportamiento, hay dos destacados, el Audi y el Mercedes. Este último, con su sofisticado eje de cinco brazos, es un

Ficha técnica

MODELO	Audi 90 CD	BMW 320i	Mercedes 190 E
MOTOR. Disposición	Delantero longitudinal.		
N.º de cilindros	5 en línea	6 en línea	4 en línea
Diámetro/carrera (mm.)	81,0/86,4	80/86	80,0/80,2
Cilindrada (c.c.)	2.286	1.990	1.997
Material del bloque	Fundición.		
Material de la culata	Aleación.		
DISTRIBUCION			
Situación árbol de levas	Único en culata.		
Mando árbol de levas	Correas dentadas.	Cadena.	
ALIMENTACION	Inyección BOSCH.		
Tipo	L-jetronic.	L-jetronic.	L-jetronic.
LUBRICACION			
Tipo de bomba	De engranajes.		
REFRIGERACION			
Tipo	Por líquido.		
RENDIMIENTO			
Relación de compresión	10:1	9,8:1	9:1
Potencia CV. DIN a r.p.m.	136/5.700	125/5.800	122/5.100
Par máximo mkg. DIN a r.p.m.	18,9/3.500	17,3/4.000	18,2/3.500
EMBRAGUE			
Tipo	Monodisco en seco.		
Diámetro del disco (mm.)	300	228	215
Mando	Hidráulico.		
Tipo tracción	Delantera.	Trasera.	
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente tipo Mac-Pherson con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.		
Trasera	Ruedas tiradas semi-independientes con torsional y brazos oblicuos con muelles amortiguadores.	Ruedas independientes con brazos oscilantes oblicuos helicoidales hidráulicos.	Ruedas independientes con brazos múltiples y telescópicos.
FRENOS			
Delanteros-diámetro (mm.)	disco vent. - 296	disco vent. - 290	disco - 273
Traseros-diámetro (mm.)	Disco - 245	Tambor - 290	Disco - 279
DIRECCION			
Tipo	Cremaillera asistida.	Cremaillera.	Recirculación de bolas.
Vueltas de volante	3,7	4,2	3,5
RUEDAS			
Llantas	Chapa.	Chapa.	Aleación.
Neumáticos-medida	5,5 x 14"	6 x 14"	5 x 14"
Neumáticos-medida	185/60 R14 82 H	195/65 R14 89 H	185/65 R15 87 H
Marca y tipo	Pirelli P-6	Uniroyal Rallye	Pirelli P-6
CARROCERIA	Berlina tres volúmenes.		
Depósito de combustible (litros)	68	55	55
Peso y distribución	1.130 (54/46)	1.146 (54/46)	1.240 (53/47)

Cotas de habitabilidad y maletero

MODELO	Audi 90 CD	BMW 320i	Mercedes 190 E	
MEDIDAS EXTERIORES				
Batalla (m.)	2,54	2,57	2,67	
Largo (m.)	4,46	4,32	4,42	
Ancho (m.)	1,68	1,64	1,68	
Alto (m.)	1,35	1,38	1,38	
Via delantera (m.)	1,40	1,40	1,43	
Via trasera (m.)	1,42	1,41	1,42	
HABITACULO				
Delante (cm.)	Cota fija	105	105	105
	Alto	95	90,5	88
	Ancho	138,5	132,5	136,5
Detrás (cm.)	Distancia respaldos	83,5	76	71,5
	Alto	88	85	87
	Ancho	135	131	135,5
MALETERO				
Ancho (cm.)	Máximo	153	148	155,5
	Mínimo	105	95	105,5
Fondo (cm.)	Máximo	79,5	106	78,5
	Mínimo	63	88	77,5
Altura (cm.)	Máximo	65	43	51
	Mínimo	60	40	43
Capacidad (litros)	547,5	489,9	478,4	

Prestaciones

	Audi 90 CD	BMW 320i	Mercedes 190 E
VELOCIDAD MAXIMA (km/h. a r.p.m.)			
En 4.ª	-	-	196,6 a 5.270
En 5.ª	201,3 a 5.785	196,6 a 5.285	189,3 a 4.265
ACELERACION (salida parada)			
400 m.	16"1/10	16"3/10	17"7/10
1.000 m.	30"1/10	30"5/10	31"5/10
RECUPERACION (en 4.ª a partir de 40 km/h.)			
400 m.	16"7/10	18"7/10	19"3/10
1.000 m.	31"2/10	33"9/10	36"3/10
RECUPERACION (en 5.ª a partir de 50 km/h.)			
400 m.	17"1/10	19"0/10	20"1/10
1.000 m.	33"0/10	37"0/10	40"1/10
Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con conductor solo a bordo, y depósito lleno.			

únicamente en el caro diseño y construcción de las suspensiones; pero es irrefutable que parte de culpa sí que deben tener. El Audi, con su tracción delantera tipo MacPherson y eje trasero de ruedas semi-independientes, es tan eficaz, tan cómodo y tan noble (o más, en firme deslizante) que el Mercedes. Y viendo una y otra implantación, no nos cabe ninguna duda acerca de cuál es más cara o más barata de llevar a cabo. Nos parece que el empeño de Mercedes de asirse a la tracción trasera, se ha saldado con un logro extraordinario, pero a costa de una sofisticación que se puede llegar a enjuiciar como innecesaria; al menos en un coche de 122 CV. y con unos desarrollos a los que llamarles simplemente largos es hacerles un favor.

El BMW acusa en este apartado la relativa antigüedad de su diseño. Sobre el papel, tanto suspensión como reparto de pesos y calzado prometen una estabilidad en curva notable. Y esto es así siempre que no se rebasen ciertos límites y se cuide el acelerador, no pisando con demasiada alegría. Circulando «de carril» y sin excesos, se puede viajar rápido y seguro. Pero si pretendemos viajar deprisa de verdad o el firme es especialmente deslizante, la cosa se complica. La trasera del coche reclama su independencia y se niega a seguir fielmente al tren delantero. La desmultiplicada dirección de serie no ayuda mucho en estos casos.

En definitiva, el Audi tiene un comportamiento discretamente subvirador, pero con una trasera que si deceleramos levemente en ligero apoyo, desliza suavemente a nuestro antojo. El Mercedes es completamente neutro y sólo se va de morro en la fase inicial de la curva, para luego ser dócil y progresivo aun acelerando a fondo. Sólo en firme deslizante el tren tra-

sero se nos escapa hacia el exterior, pero con una progresividad y suavidad increíbles, como si quisiera «avisar» con antelación.

El BMW es mucho más gratificante para el conductor, pues no es el típico caso de coche que nos hace creernos buenos conductores —como los anteriores— sino que realmente hay que serlo para circular rápido con él. De los tres, es el coche más enfocado para disfrutar conduciendo, y la excelente servodirección opcional es lo único que se echa en falta para redondear por completo este aspecto.

En el apartado frenos, hay un triple empate. Los del Mercedes tienen un tacto, cómo no, más burgués, mientras que los del Audi y BMW tienen más «mordiente» y responden con celeridad a su uso, pero dentro de una eficacia similar en todos los casos. No obstante, aquí el Audi tiene una desventaja clara al ser —como ya dijimos— el único que no dispone de antibloqueo ABS como opción.

Cuatro, cinco o seis: no es mejor el que más tiene

Los motores de los tres coches probados tienen muchos puntos en común. Todos poseen inyección, encendido electrónico y árbol de levas en cabeza, entre otras cosas. Pero se diferencian en algo esencial, el número de cilindros: cuatro para el Mercedes, cinco para el Audi y seis para el BMW.

El motor cuatro cilindros del Mercedes consigue una buena potencia y una curva de par que se superpone a la del Audi. No obstante, la sensación que da una vez al volante, es la de un motor perzoso y muy poco predispuesto a subir de vueltas. La solución a este enigma es sencilla. Los nuevos 190 E han recibido una nueva caja de

cambios que alarga todas las relaciones —salvo la cuarta, que permanece idéntica— en un promedio de 8,4 por ciento. De esta manera, la quinta es larguísima y muy descolgada de la cuarta, cumpliendo únicamente la misión de marcha económica.

Por si esto fuera poco, la carísima opción de llantas de aleación con ruedas «gordas» —concretamente 185/65 R 15— no sólo alargan en casi un 4 por ciento más los desarrollos, sino que agravan la situación con su mayor resistencia

de rodadura. Esta opción —poco recomendable— la equipaba nuestro coche de pruebas, y el desarrollo en quinta se va a los 46,0 km/h. La cuarta es más larga que la quinta del Audi, y casi igual que la quinta del BMW.

Con tales desventajas, el coche se defiende mejor que bien frente a sus ocasionales rivales. Su potente motor y su excelente aerodinámica son responsables de sus buenas marcas en aceleración y velocidad punta.

Pero las recuperaciones son po-



El más grande de los tres. Par fuera, pero también por dentro.



Línea inconfundiblemente BMW. A los tres modelos, el frontal no deja dudas acerca de su origen.



El más aerodinámico, sin duda el Mercedes. Sin traicionar la clásica imagen de la marca.

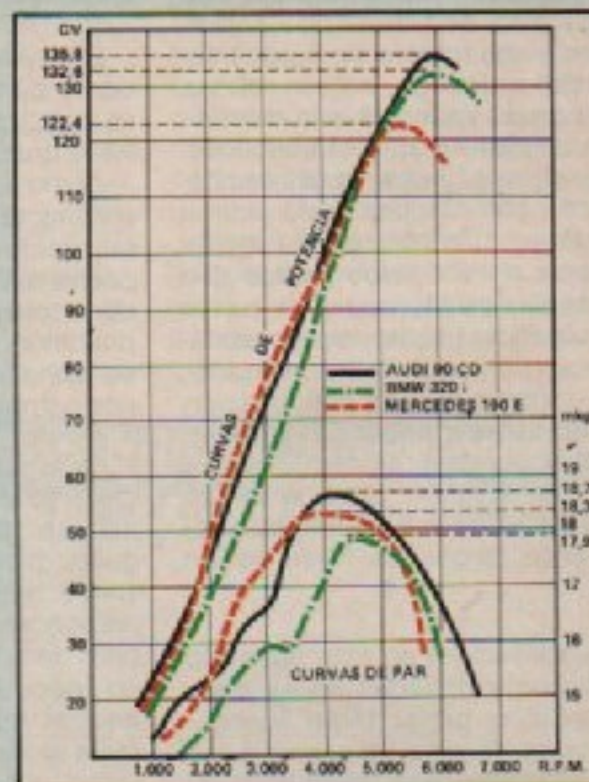
Desarrollos del cambio

	Audi 90 CD	BMW 320i	Mercedes 190 E
N.º velocidades	5	5	5
RELACIONES INTERNAS DEL CAMBIO			
1.ª	2,84:1	3,72:1	3,91:1
2.ª	1,52:1	2,02:1	2,17:1
3.ª	1,06:1	1,32:1	1,37:1
4.ª	0,77:1	1:1	1:1
5.ª	0,64:1	0,81:1	0,77:1
Grupo	4,70:1	3,46:1	3,23:1
DESARROLLOS BÁSICOS (km/h. por cada 1.000 r.p.m.)			
1.ª	7,8	8,0	9,1
2.ª	14,6	14,6	15,4
3.ª	20,9	22,4	25,9
4.ª	28,7	29,8	35,5
5.ª	34,8	37,2	46,0

Rendimiento en el banco de rodillos

Entre las curvas de potencia de los tres modelos, destaca la del Audi 90, que se impone en todos los regímenes y alcanza la mayor potencia máxima. El gran mérito del Mercedes es estar a la misma altura a pesar de su menor cilindrada. Sólo al llegar a las 5.000 r.p.m. ambas curvas se separan proporcionando el Mercedes unos 13 CV menos que su rival. Por su parte el BMW calca en su curva el comportamiento que se aprecia en la práctica. Queda discretamente por debajo para, a medida que el régimen aumenta, irse acercando cada vez más a sus rivales y al final quedar cuatro caballos por debajo del líder. Además, aún se aguanta algo una vez superado el régimen de potencia máxima.

Las curvas de par reproducen las mismas diferencias, volviendo a destacar la gran elasticidad del Mercedes y el claro tirón del BMW entre las 3.500 y 4.500 r.p.m. En general, estas tres mecánicas alemanas han igualado o superado las cifras previstas por la fábrica, destacando en este aspecto el BMW, cuyo motor ha resultado especialmente brillante. Para terminar, el resultado del Banco de Rodillos es concluyente y ratifica las impresiones al volante: el motor del BMW es el más deportivo, el motor más burgués es el del Mercedes y la mecánica del Audi responde a la perfección en estas dos facetas.



	Audi 90 CD	BMW 320i	Mercedes 190 E
POTENCIA MAXIMA (CV. DIN a r.p.m.)			
Anunciada	136 /5.700	125 /5.800	122 /5.100
Obtenida	135,8/5.750	125,8/6.250	122,4/5.250
PAR MAXIMO (mkg. DIN a r.p.m.)			
Anunciado	18,9/3.500	17,3/4.000	18,3/3.500
Obtenido	18,7/4.000	17,9/4.250	18,3/4.000

bres, y en quinta la comparación con el mejor de sus rivales le pone en evidencia. En resumen, para circular por carretera nacional, o con mucho tráfico, es mejor que nos olvidemos de la quinta, con la que el coche queda prácticamente muerto.

Pese a todo, los consumos son increíbles y es el más económico de los tres. Salvo en autopista y ciudad, nunca hemos conseguido superar la barrera de los 9 l/100 km. Además, es económico tanto en recorridos lentos como rápidos. Personalmente, no nos importaría gastar medio o un litro más a cambio de unas recuperaciones más brillantes.

El Audi tiene el motor más brillante de todos, gracias también a

su mayor cilindrada. Se muestra igual que el mejor, tanto en baja como en alta. Pero sus desarrollos son muy adecuados y permiten sacarle al motor todo su potencial. Las cifras cantan, y en prestaciones machaca literalmente a sus dos rivales, sobre todo en recuperación, donde sus cifras parecen corresponder a un coche más potente. Pero es que los consumos refrendan la idoneidad del conjunto, siendo un duro rival para el Mercedes. En el resumen final, sale derrotado por una cantidad despreciable, poco más de medio litro.

Ahora bien, la diferencia sobre el papel no ilustra suficientemente la realidad práctica. El Audi aguanta la quinta en casi cualquier circunstancia, con carga o sin ella, adelan-

tando en subida resulta muy cómodo de conducir y la respuesta al acelerador es instantánea.

El motor del BMW es el más «racing» de los tres. Destacan en él dos cualidades: su «tacto» de motor eléctrico y su agradable tirón a partir de 4.000 r.p.m. Aunque el motor no es muy elástico en baja, lo parece por sus buenas maneras, y es en alta donde esta mecánica da de sí todo lo que lleva dentro.

Las prestaciones son intermedias entre los dos modelos anteriores, salvo en aceleración, donde la capacidad del motor para subir de vueltas, le hacen acreedor de muy buenos registros, cercanos a los del Audi. El consumo es muy aquilatado y la diferencia con el Audi es nula.

Conclusión

Como decíamos al inicio de la prueba, los tres modelos probados rayan a muy gran altura. El Mercedes es un coche excepcional y pese a su elevado precio, la calidad del coche puede llegar a justificarlo. Su mayor defecto es su poca adaptación a nuestra orografía, que exige el uso continuo del cambio a poco que queramos ir algo más deprisa que el resto del tráfico. Tampoco su postura de conducción nos convence.

El BMW tiene un claro handicap en su relativa especialización. Si el Mercedes está pensado para circular casi en exclusiva por autopista, el BMW está dirigido a un público entendido y con un elevado nivel de conducción. La calidad de fabricación la ponemos al nivel del Mercedes, aunque el diseño general acusa un poco el paso de los años.

Siempre defendemos la idea de que no hay coches intrínsecamente mejores que otros. Cada uno tiene distintos puntos fuertes, cualidades y defectos, y debe ser el comprador quien valore estas características en función de sus gustos y necesidades personales. Aun así, en esta ocasión, pensamos que el Audi es el vencedor por muy escaso margen. Satisface tanto al conductor tranquilo como al deportivo, es amplio, con el mejor maletero y con un comportamiento intachable. Y además es el que tiene un precio más bajo. Únicamente su mayor sonoridad y su interior un poco menos suntuoso le hacen ceder algo de terreno. De todos modos, el solo hecho de plantearse la compra de alguno de los tres coches, le hace a su futuro comprador digno de envidia. □

Máximo Sant

Lo mejor

Audi 90

- Polivalencia de uso.
- Mecánica intachable.
- Comportamiento.

BMW 320i

- Cualidades deportivas.
- Terminación cuidada.
- Puesto de conducción.

Mercedes 190 E

- Carrocería: aerodinámica y acabado.
- Estabilidad y confort.
- Consumos ajustados.

Lo peor

Audi 90

- Ruidos aerodinámicos.
- Falta de opciones.
- Postura de conducción peculiar.

BMW 320i

- Dirección lenta.
- Motor poco elástico.
- Política de opciones.

Mercedes 190 E

- Desarrollos ilógicos.
- Postura de conducción.
- Precio de opciones.