



**E**L 230 E es obviamente una versión sugestiva, por sus prestaciones y por su destacada armonización con el cambio manual de 5 marchas.

Mercedes ha abandonado las líneas angulares y, siguiendo las formas iniciadas con el 190, ha obtenido una línea con el sello inconfundible de la marca, y que a la vez conjuga los últimos adelantos en cuestión de diseño. Daremos un ejemplo.

## Mercedes 230 E

**Posiblemente, el mayor problema del modelo que hoy probamos sea el pertenecer a una familia famosa y ser en ella el hermano mediano, aquel en el que difícilmente se depositan las miradas. Sin embargo, si nos abstraemos de este «problema» y analizamos el modelo por sí solo, nos encontramos con un vehículo de los más agradables que hayamos probado.**

La línea de cintura, en claro ascenso, no sólo es moderna, sino que, además de proporcionar una excelente aerodinámica, autoriza una capacidad de maletero muy alta, acorde a la categoría del modelo.

Sin duda, uno de los fines primordiales de este modelo es proporcionar confort. Dos son los aspectos que a nuestro juicio mejor definen este parámetro: confort de suspensión y nivel sonoro.

### Resumen de pruebas

Itinerario	Distancia (km)	Carga	Condiciones	Crucero (km/h reales)	Promedio (km/h)	Consumo (litros/100 km)
<b>CIUDAD</b>						
Madrid: casco urbano.	168,0	Conductor solo.	Variables.	—	26,4	13,45
Recorrido fijo por Madrid, Ávila y Toledo.	323,3	Conductor solo.	Conducción turística. Buscando hacer media de 80 km/h.	90/100	96,4	7,24
Recorrido mixto fijo por Adanero, Olmedo y Aranda.	370,5	Conductor solo.	Más tráfico del habitual.	100/110/120	96,4	8,65
Carretera nacional.	197,6	Dos plazas	Poco tráfico. Zonas con niebla.	120	97,5	9,91
Carretera nacional. Tipo Redia.	536,5	Dos plazas	Bastante tráfico. Zonas con lluvia y niebla.	135	100,9	10,09
Carretera nacional. Tipo Redia.	332,1	Dos plazas	Niebla los primeros 125 km.	150	116,7	10,34
<b>Resumen total de carretera.</b>	<b>1.760,0</b>	<b>Dos plazas</b>	<b>Meteorológicamente malas.</b>	<b>123,3</b>	<b>101,2</b>	<b>9,29</b>
Autopista de peaje.	200,8	Dos plazas	Muy poco tráfico. Algo de viento.	170	155,6	13,78
<b>Resumen total de carretera y autopista.</b>	<b>1.960,8</b>	<b>Dos plazas</b>	<b>Bastante peores de lo habitual.</b>	<b>128,1</b>	<b>105,0</b>	<b>9,75</b>

Por suspensión, no hay la menor pega que hacerle al coche. Su funcionamiento en todo tipo de pavimentos es excelente, y muy grandes han de ser los obstáculos para que su superación se transmita al habitáculo. Al margen de los tarados específicos de muelles y amortiguadores, más bien blandos, buena parte de la responsabilidad de este funcionamiento la tienen el generoso dimensionado de los silenbloques existentes entre los elementos de la suspensión y el chasis.

Por nivel sonoro, el resultado también es excelente. La línea aerodinámica de la carrocería es realmente silenciosa, y es necesario ir a muy elevadas velocidades para que los ruidos aerodinámicos sean considerables. La rodadura tampoco produce grandes ruidos, a pesar de ir calzado el coche con unas cubiertas de generosas dimensiones. Por último, los ruidos mecánicos también están convenientemente aislados, contando además con la ventaja adicional de una mecánica que no es especialmente ruidosa.

La visibilidad tiene dos aspectos diferentes. Hacia delante no hay la más mínima pega, e incluso se la debe calificar de excelente, pues no sólo resulta más que suficiente en buenas condiciones climatológicas, sino que tanto de noche, gracias a su completo equipo óptico, como con lluvia, con el limpiaparabrisas monoballesta más eficaz que hay en la actualidad, se sigue manteniendo un nivel muy elevado.

Si analizamos la visibilidad trasera, el resultado no es tan favorable. A pesar de sus dos espejos retrovisores laterales, más el central interior, la visión en tres cuartos traseros queda un tanto perdida por la elevación de la cintura y por unos robustos montantes posteriores. Un detalle a mencionar en este apartado es el interruptor dispuesto en el salpicadero que retrae los reposacabezas traseros cuando no se llevan pasajeros, pues en su posición elevada restan bastante espacio visual a la luneta trasera.

Teníamos especial interés en comprobar si la mecánica de 2.300 cm<sup>3</sup> era suficiente para mover con alegría los casi 1.400 kg. que pesaba la unidad de pruebas. Sobre el papel, las cosas no se ponían de lo más favorable, ya que, además de los 100 kg. de sobrepeso sobre la

cifra que anuncia el fabricante, contábamos con los largos desarrollos de transmisión que montan estos coches.

Lógicamente, la diferencia entre uno y otro sale rápidamente a la vista, pero no de forma tan abrumadora como en un principio podía parecer. Desde luego, hay que volverse un poco más conservador y olvidarse un tanto de fulgurantes aceleraciones a base de potencia o de adelantamientos en la relación más alta.

Simplemente, hay que tomarse las cosas con más calma. En carretera despejada se pueden mantener velocidades de cruceo muy elevadas; y si no, ahí están los 200 km/h. que hemos obtenido de velocidad máxima y que si tuviéramos carreteras donde alcanzarlos (qué envidia de las autopistas alemanas), sería capaz de man-

tenerlos sin problemas, ya que en 5.<sup>a</sup> apenas superaríamos las 4.300 rpm.

Si el tráfico se pone más pesado, las cosas se complican y hay que accionar frecuentemente el cambio, pues las recuperaciones en las relaciones más altas no son precisamente el fuerte de este modelo. El manejo de las marchas, en todo caso, no supone el menor inconveniente, pues el cambio es ejemplar tanto por suavidad como por precisión.

El comportamiento del coche es bueno en casi todas las circunstancias. El fenomenal trabajo realizado por Mercedes en el diseño de las suspensiones se refleja en una sencillez de manejo y una nobleza de reacciones que hace que se le tome confianza en seguida, máxime cuando la inclinación que toma la carrocería nos avisa, antes

que el propio deterioro de comportamiento, que estamos llegando a límites que no conviene superar.

La seguridad es uno de los aspectos que más estudios requiere de la firma alemana. En el equipamiento básico hay multitud de detalles de diseño, que habitualmente pasan desapercibidos para gran parte del público, que confirman esta aseveración; como por ejemplo la columna de dirección con flector de seguridad o la posibilidad de regular fácilmente la altura del anclaje de los cinturones de seguridad.

Opcionalmente, y lógicamente a sobrepeso, hay todo un mundo de posibilidades, como puede ser el sistema de frenos ABS, del que venía dotada la unidad que hemos probado y cuyo funcionamiento en circunstancias difíciles garanti-

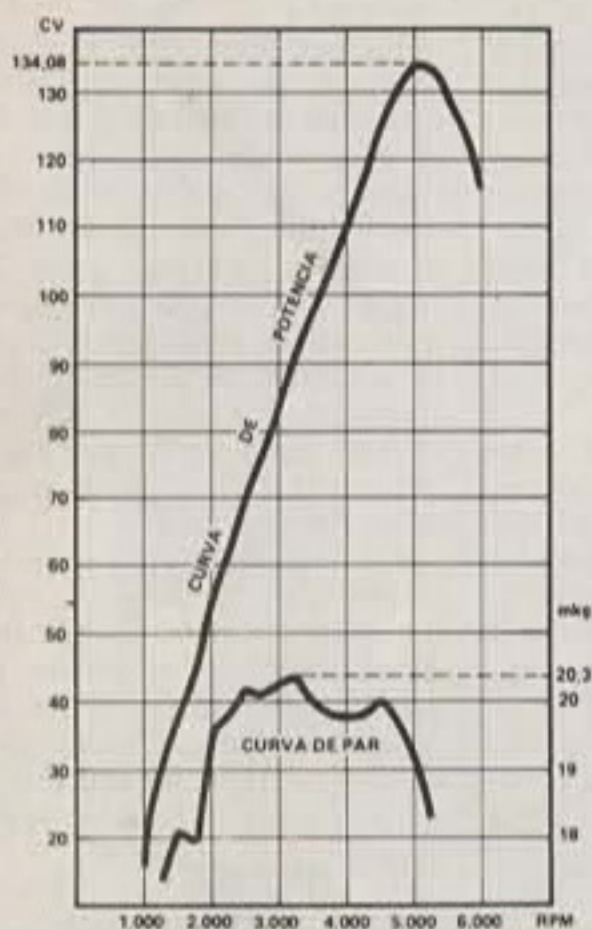


*El confort ante todo. Asientos duros y sin embargo cómodos.*



*Un maletero realmente amplio. Gracias a la línea de cintura en alza.*

## Rendimiento en el banco de rodillos



Potencia máxima anunciada: 136 CV. DIN a 5.100 rpm.  
Potencia máxima obtenida: 134,1 CV. DIN a 5.250 rpm.  
Par máximo anunciado: 20,9 mkg. DIN a 3.500 rpm.  
Par máximo obtenido: 20,4 mkg. DIN a 3.250 rpm.

## Prestaciones

### VELOCIDAD MÁXIMA

En 4.ª, a un régimen de 5.600 r.p.m. .... 200,0 km/h.  
En 5.ª, a un régimen de 4.280 r.p.m. .... 196,3 km/h.

### ACELERACION

400 metros, con salida parada ..... 17"6/10  
1.000 metros, con salida parada ..... 32"0/10

### RECUPERACION

400 metros, en 4.ª, entrando a 40 km/h. .... 20"7/10  
1.000 metros, en 4.ª, entrando a 40km/h. .... 36"8/10  
400 metros, en 5.ª, entrando a 50 km/h. .... 21"1/10  
1.000 metros, en 5.ª, entrando a 50 km/h. .... 40"3/10

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



Línea agradable y aerodinámica. Dos de sus múltiples cualidades.

## Ficha técnica

### MOTOR

Posición: delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4 en línea. Diámetro/carrera: 955,0/80,2 mm. Cilindrada: 2.299 cm<sup>3</sup>. Material del bloque/culata: fundición/aleación ligera. Situación árbol de levas (accionamiento): en culata (cadena). Alimentación: inyección Bosch KE Jetronic. Encendido: electrónico. Compresión: 9,0:1. Potencia: 136,0 CV. DIN a 5.100 rpm. Par máximo: 20,9 mkg. DIN a 3.500 rpm.

### TRANSMISION

Cambio: manual de 5 marchas. Embrague: monodisco en seco. Diámetro: 228,0 mm. Relaciones: 1.ª: 3,910:1. 2.ª: 2,170:1. 3.ª: 1,370:1. 4.ª: 1,000:1. 5.ª: 0,780:1. Tipo de grupo: cónico helicoidal. Reducción: 3,273:1 (11/36).

### BASTIDOR

Suspensión delantera: ruedas independientes, tipo Mac Pherson, con brazos transversales, con muelle helicoidal, amortiguador hidráulico telescópico y barra de torsión antibalanceo. Suspensión trasera: independiente, con cinco brazos transversales por rueda, con muelle helicoidal, amortiguador hidráulico telescópico y barra de torsión antibalanceo. Tipo de circuito de frenos: doble. Frenos delanteros: disco de 284,0 mm. Frenos traseros: disco de 258,0 mm. Asistencia: Master-Vac. Dispositivo antibloqueo: sistema ABS. Dirección: recirculación de bolas. Asistencia: sí. Diámetro de giro: 11,2 mts. con 3,55 vueltas de volante de 41,0 cm. de diámetro. Neumáticos: Good Year NCT. Medida 195/65 R 15. Llantas de 6,5" x 15 en chapa de acero.

### CARROCERIA

Berlina tres volúmenes con 4 puertas. Medidas exteriores: 4,740 x 1,740 x 1,440 m. Batalla: 2,800 m. Vías: 1,490/1,490 m. Peso en orden de marcha: 1.398 kg. (51,0% delante, 49,0% detrás). Depósito de combustible de 70 litros. Consumos homologados (90/120/urbano): 6,2/7,7/11,1 litros/100 km.



Instrumentación típica. Habitual en la marca de la estrella.

## Lo mejor

- Excelente confort interior.
- Eficaz aerodinámica.
- Comportamiento rutero.

## Lo peor

- Precio básico y de opciones.
- Volante muy grande.
- Equipamiento básico pobre.

za frenadas mucho más seguras; o también el sistema «Airbag», que en caso de accidente protege a los ocupantes mediante un colchón de aire.

Obligatoriamente tenemos que finalizar con el precio, auténtico talón de Aquiles de las

tres marcas alemanas con modelos de alta representatividad. Precisamente es esto último lo que se cobra, y es el propio comprador quien ha de valorar si le interesa o no pagar este sobreprecio.

En el caso concreto del 230

E, y comparándolo con sus hermanos mayores, encontramos que la diferencia de precio justifica bastante bien la distancia existente entre ellos, pues si bien es cierto que a nivel de prestaciones queda un poco descolgado, por representativi-

dad la diferencia es mínima. Por supuesto que siempre que dará la duda de por qué no comprar el 200, que sigue dando idéntica representatividad pero a cambio las prestaciones sí que se ven claramente disminuidas.