

autoplus

PRUEBA

Mercedes 280 SE-Jaguar XJ6

Duelo de aristócratas

En los mercados donde Mercedes ha asentado su imagen, es difícil que un típico usuario de un «Clase S» se deje vencer por la tentación de infidelidad. Sin embargo, en los segmentos altos, hay unas cuantas «estrellitas» que pueden enfrentarse honorablemente con la gran estrella de Stuttgart.



www.mercedes-classicos.com





Dos suntuosas berlinas.
Línea aristocrática frente a discreción y aerodinámica.

LA suntuosa berlina que es el Jaguar XJ, sugiere tentaciones de este tipo. En cierto modo, se destaca como una especie de antítesis británica del «S» de Daimler Benz. Por un lado, el cuatro puertas germano, de sólida construcción, discreto y elegante, dispuesto para el uso cotidiano y de mantenimiento racionalizado. Y en frente, el modelo inglés de aspecto aristocrático y sugestivo, con imagen de clase y cuidado confort, aunque también con fama de menos fiable.

En este último punto, referido fundamentalmente al acabado y la seguridad, resalta ahora, después de una trayectoria de 15 años, la materialización de sensibles mejoras. Un motivo más para comparar el XJ en su motorización más aceptada (el 6 cilindros de 4,2 litros), con el Mercedes 280 SE. Ambos coches tienen bastantes cosas en común, comenzando por un nivel de precio similar, aunque bastante alto en ambos casos. Bajo el capot delantero, siguen las similitudes, pues en los dos coches encontramos motores de 6 cilindros en línea con doble árbol de levas en culata, alimentados por inyección de combustible.

Sobre el papel, la reserva de potencia es también muy pareja. En el Mercedes, tenemos una relación peso/potencia de 8,8 kg por cada CV disponible, mientras que el modelo inglés, alrededor de un

10 por 100 más pesado, gracias a su mayor potencia ofrece una cifra de 8,6 kg/CV.

Una vez en marcha, la ligera diferencia expresada, queda diluida en cuanto a importancia, y el factor diferencial hay que hallarlo más bien en el carácter peculiar de cada motor, inconfundible en cada caso. El Jaguar hace honor a su nombre de felino, e inicia el potente salto hacia delante prácticamente desde parado; en cuanto el régimen de giro supera apenas el ralentí, surge ya el impresionante par. Expresándolo en cifras, el par máximo, de 32 mkg, se alcanza a 1.500 rpm, manteniéndose este valor hasta las 4.500; una característica bien desusada actualmente. De menor cilindrada, el motor Mercedes reacciona de manera diferente. Es preciso primeramente que suba de vueltas para apreciar un buen em-

puje: de 3.500 vueltas para arriba. Su par máximo de 24,5 mkg no llega hasta las 4.500.

Aceleración y tracción reflejan estos caracteres, equivalentes a un poderoso caballo de saltos enfrentado a un purasangre de carreras. El Jaguar efectivamente, muestra una entrega de potencia suave y progresiva en su tranquilo motor de carrera larga; sólo un ralentí un poco inestable y algunos pequeños tirones a baja velocidad indican ciertas irregularidades en la regulación de la inyección. El motor alemán también tiene sus atractivos, especialmente para el conductor que sabe apreciar un carácter más temperamental, con una marcada agresividad en los regímenes altos, y todo ello con una notable regularidad de funcionamiento. El 2.800 cc, de filosofía más deportiva, corresponde menos a la idea

clásica de una berlina confortable de gran lujo, y de hecho hace necesario un mayor número de cambios de marcha, a la vez que su nivel sonoro se deja sentir más.

Refiriéndonos a las cifras registradas, se aprecia que en la aceleración pura, apurando las relaciones, los tiempos son muy semejantes. Por encima de los 200 km/h, lógicamente se impone la mejor aerodinámica del Mercedes, y ello se refleja también en la velocidad punta, 5 km/h superior. No puede decirse lo mismo de la capacidad de recuperación desde bajas velocidades. En las gamas tan significativas (y en la práctica muy usuales) como son pasar de 40 a 100 km/h, o de 60 a 120, el uso de la 4.^a y 5.^a da amplios márgenes de ventaja al Jaguar sobre el Mercedes: más de 5 segundos en el primer parámetro y más de 9 en el segundo. Por tanto, está claro que en el Mercedes, en caso de duda, hay que reducir de marcha con decisión.

Sin embargo, a la hora de accionar el cambio, destaca la precisión y suavidad del Mercedes, que convierte esta maniobra en un placer. En el Jaguar, la palanca se muestra dura de manejar, aunque afortunadamente los cambios son necesarios en contadas ocasiones en carretera abierta. La aerodinámica y ligereza vuelven a jugar a favor del modelo alemán a la hora de los consumos; por lo

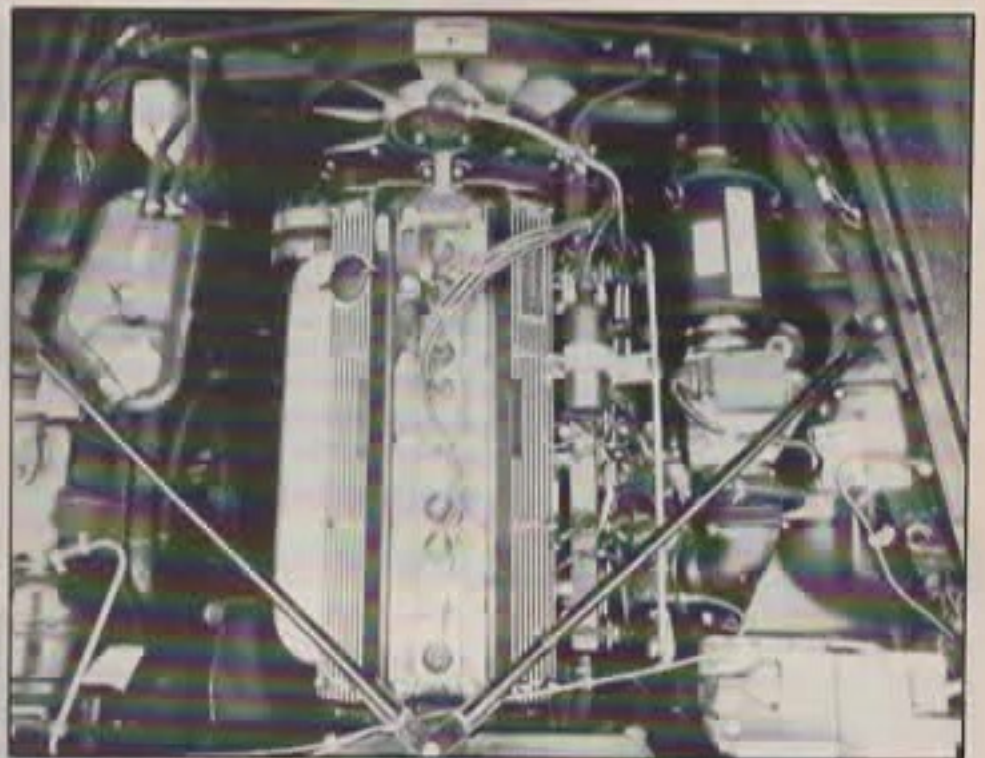
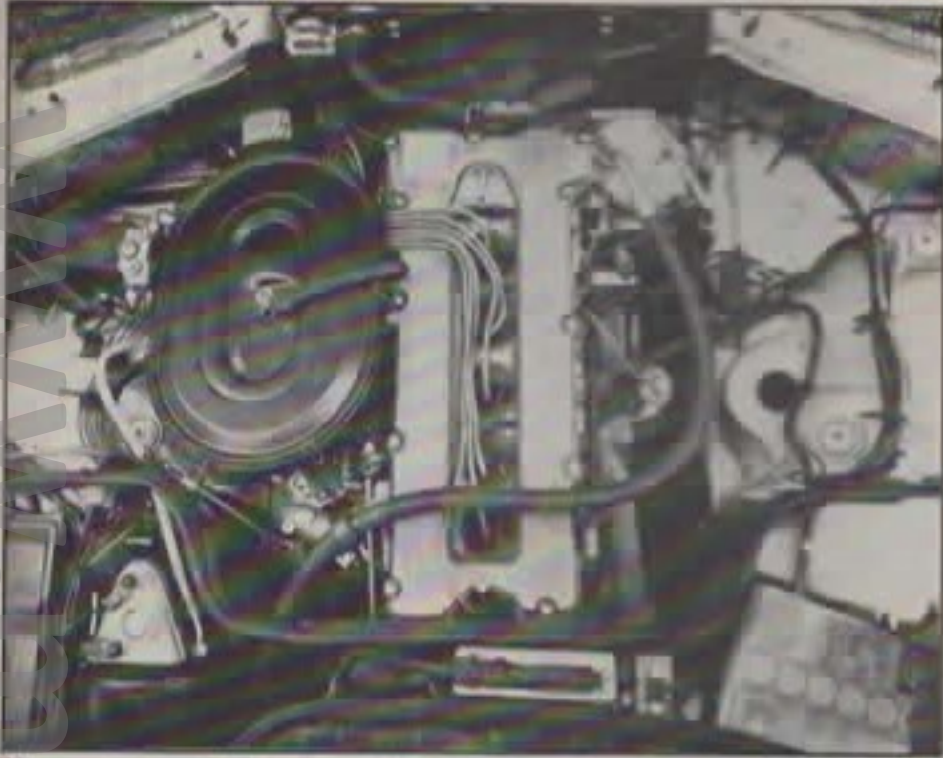
Ventajas

Jaguar respecto al Mercedes

- Confort de suspensión
- Progresividad de aceleración
- Motor tranquilo y elástico

Mercedes respecto al Jaguar

- Mejor manejabilidad
- Comportamiento dinámico sin problemas
- Solidez de diseño y ejecución
- Equipamiento funcional



Un tema con dos variantes.

6 cilindros en línea doble árbol de levas en culata.

general, se aprecia una diferencia de unos 2 litros/100 km, como se refleja en el consumo general de la prueba: 13,8 frente a 16 litros/100 km.

Lo peculiar de los caracteres, notable en el rendimiento de los motores y transmisiones, aparece aún más claro en el comportamiento dinámico en carretera. El motor tranquilo del Jaguar va así acompañado por una concepción de su bastidor y suspensión en la que prima el confort. El XJ se caracteriza por una gran capacidad de absorción de cualquier irregularidad del pavimento, a cualquier velocidad. A ello hay que añadir la excelente amortiguación de los ruidos mecánicos y estructurales, anotándose en este aspecto el único «pero» del ruido aerodinámico a alta velocidad. En la concepción del 280 SE, se aprecia que los técnicos de Daimler Benz cuentan como circunstancia predominante la disponibilidad de firmes irreprochables; en consecuencia, las irregularidades de la carretera se aprecian claramente, aunque no hasta el punto de resultar una auténtica molestia, y ello es particularmente notorio a bajas velocidades.

Lo anterior tiene su reflejo en la sensación de seguridad activa, a favor del Mercedes, sobre todo a velocidades considerables. El modelo alemán resulta muy fácil de conducir incluso por manos no demasiado expertas, y la di-



Filosofía de habitáculo.

Elegancia Jaguar, funcionalidad Mercedes.

rección precisa y muy suave (en la que el tamaño un poco excesivo del volante está de más) acentúa una sensación de manejabilidad que parece propia de coches mucho más pequeños. Por el contrario, el Jaguar pide un estilo de con-

ducción preciso, y ante veleidades de tipo deportivo puede mostrar sus garras: en condiciones normales, a base de un marcado subviraje que elimina buena parte de su capacidad de reacción, y al límite o sobre piso mojado,

derrapando de atrás en forma inquietante. Igualmente, las frenadas fuertes desde altas velocidades convierten su zaga en algo intranquilo que exige una mano muy sensible sobre el volante para conservar la trayectoria rectilínea.

Este aspecto es tanto más importante cuanto que la dirección del Jaguar no se distingue por transmitir convenientemente al volante la sensación precisa de lo que está pasando. La mala visibilidad también juega un papel negativo en la sensación de seguridad, y ello radica sobre todo en la baja posición del asiento; bien es verdad que también puede conseguirse opcionalmente una regulación eléctrica de altura de asiento. Por lo demás, estar al volante del Jaguar constituye una vivencia muy especial. Acomodado en asientos más bien estrechos, y rodeado de cuero de calidad, madera noble y gruesa moqueta, el conductor vive una de las últimas batallas contra el actual predominio del plástico en los coches modernos. El acabado, muy mejorado en los últimos tiempos, garantiza que esta suntuosidad tendrá una adecuada duración. En la lista de carencias, sin embargo, hay que apuntar la ausencia de un reposapiés para el pie izquierdo, y un sistema de calefacción más eficaz que también proporcione aire caliente para las piernas.

La funcionalidad general y perfección en el acabado, es-



Plazas no tan confortables.

Habitabilidad y acceso perfectibles.

Datos comparativos

	Jaguar XJ6-4.2	Mercedes 280 SE
Tipo de motor	6 cil. en línea	6 cil. en línea
Distribución	2 árboles de levas en culata	2 árboles de levas en culata
Cilindrada	4.235 cc (92 x 106 mm)	2.746 cc (86 x 78,8 mm)
Relación de compresión	8,7:1	9:1
Alimentación	Inyección electrón. Lucas	Inyección mecánica Bosch
Potencia máxima	205 CV a 5.000 rpm	185 CV a 5.800 rpm
Par máximo	32 mkg a 1.500/4.500 rpm	24,5 mkg a 4.500 rpm
Cambio		
1.ª	3,32	3,82
2.ª	2,09	2,20
3.ª	1,40	1,40
4.ª	1	1
5.ª	0,79	0,81
marcha atrás	3,43	3,71
Grupo cónico	3,45	3,46
Desarrollo en 5.ª a 1.000 rpm	44,8 km/h	41,5 km/h
Suspensión delantera	Trapecios transversales superpuestos, muelles helicoidales y barra estabilizadora	Brazos transvers. y oblicuos superpuestos, muelles helicoidales y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Brazos inferiores, semiejes oscilantes portantes, bieletas longitudinales, muelles y amortiguadores dobles y barra estabiliz.	Trapecios oscilantes oblicuos, muelles helicoidales con elementos de caucho, amortiguadores y barra estabilizadora
Frenos delanteros	Discos ventilados de 284 mm	Discos ventilados de 286 mm
Frenos traseros	Discos de 263 mm	Discos de 279 mm
Neumáticos	205/70 HR 15 (llanta 6")	195/70 VR 14 (llanta 6")
Peso en vacío	1.761 kg	1.527 kg
Longitud x anchura x altura	496 x 177 x 138 cm	499,5 x 182 x 143 cm
Distancia entre ejes	286,5 cm	293,5 cm
Aceleración		
0 a 60 km/h	4"5	4"4
0 a 80 km/h	6"8	6"4
0 a 100 km/h	9"6	9"4
0 a 120 km/h	13"6	13"5
0 a 140 km/h	18"4	18"4
0 a 160 km/h	26"8	26"7
0 a 180 km/h	39"	39"5
1.000 m. salida parada	30"9	30"6
Recuperación		
40 a 100 km/h en 4.ª	15"5	21"
60 a 120 km/h en 5.ª	22"4	31"9
Velocidad máxima (en 5.ª)	207 km/h	212 km/h
Consumos homologados		
A 90 km/h	9,9 lit/100 km	8 lit/100 km
A 120 km/h	11,5	10,3
Ciclo urbano	21,3	14,6
Consumo medio en prueba	16 lit/100 km	13,8 lit/100 km
Ruido interior en dB		
A 50 km/h	61	59
A 100	64	65
A 130	70	69
A 140	72	70
A 160	75	72
A 180	78	74
Precio en carretera	5.331.964 ptas.	5.639.030 ptas.

tán representadas por el Mercedes. Todo en él es sólido, racional e irradia una ejecución precisa. La postura de conducción, dejando aparte el tamaño del volante, tampoco es objetable, aunque sí sería de desear un mejor mullido de los asientos. Este punto es particularmente válido para las plazas posteriores, que en malas carreteras parecen servir de trampolín. En la parte posterior del Jaguar, los ocupantes se encuentran más acordes con su categoría, siempre y cuando el conductor domine su temperamento en las curvas, pues de otro modo el escurridizo cuero no permite un buen mantenimiento sobre la banqueta.

Lo curioso es que, ni siquiera en estas grandes berlinas de lujo, se encuentra un confort tan destacable en las plazas traseras. En el Mercedes decepciona un poco por el espacio para las rodillas un tanto justo en comparación al tamaño del coche. En el Jaguar, las personas altas podrán quejarse de suficiente espacio para la cabeza, además de que la baja situación de la banqueta dificulta la entrada y salida atrás.

A los afortunados que puedan «sufrir la pena» de decidirse entre estos dos sugestivos coches, se presentan dos alternativas bastante claras: mientras el Mercedes dará satisfacción a los más amantes de lo racional y práctico, el Jaguar ofrece una indudable tentación aristocrática y confortable, con un típico sabor británico cada día más escaso. □

M.P.