

BMW 735i CONTRA MERCEDES 300 SE

SIGNOS DE ADMIRACION

Sus carrocerías son la obra maestra de ambas marcas, están motorizados con equilibrados y potentes seis cilindros y disponen del mejor equipo en berlinas. Mercedes toma la delantera con su espectacular y nueva clase S, pero el imponente BMW no deja que los años le acomplejen.



VIRTUDES

- Suspensión
- Confort
- Eficacia

MERCEDES 300 SE
PRECIO: 8.873.554 PTAS.

- Peso
- Fatiga de los frenos
- Relación potencia/prestaciones

DEFECTOS

PARA el BMW 735i podría resultar difícil enfrentarse a una rutilante estrella recién llegada como es el Mercedes 300 de la clase S. Con sus cinco años de existencia, y prácticamente sin variaciones desde su aparición, podría pensarse en una seria desventaja a la hora de vérselas con el último Mercedes. Pocos coches aguantarían

un combate de esta categoría, sin acusar estrepitosamente el paso del tiempo y, sobre todo, cuando se trata de hacer frente a la avanzadísima tecnología que adopta la nueva serie S.

Pues bien, ni esto ocurre, ni el 735i queda en evidencia ante su compatriota y rival. Las cualidades de esta berlina bávara perduran y le permiten salir más que ai-



VIRTUDES

- Modelo muy equilibrado
- Comportamiento
- Carácter

BMW 735i

PRECIO: 7.942.603 PTAS.

- Dirección demasiado suave
- Recuperaciones en cuarta
- Iluminación de los mandos

DEFECTOS



BIEN CONSERVADO

A pesar de no ser ya un modelo de última hora, el 735i posee una impresionante línea que hace volver la cabeza por la calle. Su afilado morro y el inconfundible estilo BMW dotan a esta carrocería de considerable tamaño, de una elegancia muy personal.

roso del trance. Para empezar, la velocidad punta conseguida es casi idéntica a pesar de una potencia sensiblemente superior en el Mercedes (nada menos que 20 caballos). Además, las aceleraciones se decantan en favor del BMW que, por otra parte, muestra mucho brío en sus respuestas, a pesar de no disponer de una culata de veinticuatro válvulas como el Mercedes. A éste le penaliza un tanto su registro en la báscula, un peso de dos toneladas es algo ya importante, incluso para un motor como el suyo.

Otra cosa son las recuperaciones. El Mercedes admite mejor una caída de revoluciones del motor, con una mejor respuesta a la hora de volver a ganar velocidad. Los coches probados son las versiones automáticas. El funcionamiento de este tipo de cambio, más sus propios desarrollos, son los que determinan esta diferencia. El Mercedes presenta un carácter más suave, mientras que al BMW se le descubre pronto una personalidad deportiva acompañada de un rugido mecánico inexistente en el aséptico habitáculo del 300 SE. Aquí se marca una primera diferencia que distingue ya a los dos coches en todo su conjunto. En cuanto a los cambios, las cajas automáticas se revelan ideales para aprovechar las cualidades mecánicas. Los 211 caballos del seis cilindros BMW se aprovechan mucho mejor con la caja automática que con la manual, consiguiéndose mejores

recuperaciones a bajas revoluciones, gracias a las tres programaciones posibles: «S» o deportivo, «E» o económico y «M» para limitar el funcionamiento a las tres primeras relaciones, ideal para montaña y pisos deslizantes.

En el Mercedes, también se puede actuar manualmente sobre la marcha del vehículo, con la posibilidad opcional de disponer de una caja automática con quinta velocidad, algo inútil sobre el tipo de carreteras de nuestro país y, más, teniendo

FICHA TÉCNICA

	BMW 735i	MERCEDES 300 SE
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	3.430	3.199
Árbol de levas	En cabeza	En cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9 a 1	10 a 1
Potencia máxima / (p.m.)	211 CV (155 kW) / 5.700	231 CV (170 kW) / 5.800
Par máximo / (p.m.)	31,5 mkg (305 Nm) / 4.000	31,6 mkg (310 Nm) / 4.100
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 4 marchas	Automático, 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	13,9/23 2/34,4	8,9/15 3/23,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	39,8	34,6
Embrague	-	-
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	De bolas asistida
Vueltas de volante	3,2	3
Diámetro de giro (m)	11,6	12,2
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Sí	Sí
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	De aleación, 7J x 15	De aleación, 7,5 J x 16
Neumáticos	225/60 ZR 15	225/60 ZR 16
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.500	1.890
Capacidad del depósito de combus.	90	106

El comportamiento del BMW resulta agradablemente deportivo y eficaz en todo tipo de carreteras.

www.mercedesclassicos.com



NUEVA ESTAMPA

La serie S ha traído aires renovadores para los siempre clásicos Mercedes, estilizando un tanto las formas y evitando las angulosidades que cada vez son menos frecuentes en el mundo del automóvil. El habitáculo es de los más seguros que actualmente se fabrican.

en cuenta que la relación final del cambio de cuatro marchas tiene un desarrollo directo.

Maniobrando ya en el garaje o en ciudad, el BMW se muestra más ágil. Lógico cuando se piensa en la importante diferen-

cia de medidas, veinte centímetros de largo se notan, y más teniendo en cuenta que son coches de cinco metros. Como puede fácilmente deducirse, los recovecos urbanos no son precisamente el terreno preferido de estos dos grandes de la carretera.

Sin embargo, en esta última, las lujosas berlinas sorprenden por su facilidad de manejo. Teniendo en cuenta que el 300 SE pesa trescientos kilos más que una furgoneta Mercedes MB de uso industrial, no deja de maravillar la precisión con la que

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	BMW 735i	MERC. 300
CIUDAD		
A 24,6 km/h de promedio	19,3	20,4
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	8,9	9,4
En conducción rápida	17,7	18,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	10,8	11,7
A 140 km/h de crucero	13,7	14,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	14,0	14,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	642	671

FRENOS		
	BMW 735i	MERC. 300
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	14,0	14,8
A 100 km/h	41,8	41,9
A 120 km/h	60,3	62,0

SONORIDAD		
	BMW 735i	MERC. 300
Al ralentí	53,1	42,3
A 60 km/h	59,2	58,3
A 90 km/h	62,8	62,2
A 120 km/h	65,8	65,5
A 140 km/h	69,0	67,8

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

PRESTACIONES		
	BMW 735i	MERC. 300
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	222,6	225,4
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	16,9	17,25
1 000 m salida parada (seg.)	30,1	30,7
0-100 km/h (seg.)	9,1	9,8
Metros recorridos	162,5	153,8
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	16,7	14,5
400 m desde 40 km/h en V (seg.)		
1 000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	32,4	28,0
1 000 m desde 40 km/h en V (seg.)		
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,7	11,6
Metros recorridos	205,6	185,2
De 80 a 120 km/h en V (seg.)		
Metros recorridos		

EQUIPAMIENTO		
	BMW 735i	MERC. 300
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Faros antibuía	SI	SI
Anc acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	SI
Retrovisos regulable eléc. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevabarras eléctricos (B/T)	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traeseos	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el tractor	NO	SI

Mercedes ha conseguido superarse en el confort, uno de los puntos más sobresalientes de los 300 y 600.



COMODA SEGURIDAD

El comportamiento no se ve afectado por las confortables suspensiones. En el Mercedes se incorpora un asa para abrir el maletero y un sistema de antenas para aparcar.



EQUILIBRIO MECANICO

Ambos motores son de seis cilindros y su rendimiento es muy equilibrado e ideal para estas grandes berlinas. Las cajas de cambio automáticas suponen también una transmisión muy adecuada para ellas.

puede conducirse este tipo de coche. El excelente equilibrio en el reparto de pesos, la dirección asistida y unas suspensiones que rozan la perfección, hacen de estos mastodontes auténticas plumas, susceptibles de una conducción con la punta de los dedos. Mercedes, sin embargo, ha llegado a unos límites espectaculares. Según la reglamentación alemana, un nuevo 600 serie S con cuatro pasajeros y equipaje se sitúa ya en la frontera de ser considerado como un camión, atendiendo a su peso máximo autorizado (en esas condiciones pesa más de dos toneladas y media). Al lado del 300 pues, los «discretos» 1.600 kilos del BMW 735i resultan una ventaja a la hora de analizar las cualidades de conducción y, por lógica, ofrecerá una mayor agilidad en determinadas circunstancias.



CARISMA DE MARCA
Mientras que BMW imprime a su salpicadero un carácter más deportivo, Mercedes aboga por la elegante seriedad de unos acabados señoriales. En el BMW se echa en falta una mejor iluminación de algunos mandos, mientras que en el Mercedes la visualización de los instrumentos puede verse dificultada en determinados reglajes del volante.



BUTACAS DE SALON
Ambas marcas ofrecen el no va más en cuanto a espacio y cómodos asientos. El túnel de la transmisión limita en los dos casos las plazas a cuatro. Mientras que en el BMW la tapicería aterciopelada se muestra muy agradable en todo tiempo, en el Mercedes el cuero (opcional) resultó caluroso para nuestras latitudes.

Esta importante tara del Mercedes (en el buen y automovilístico sentido de la palabra) se hace notar a la hora de frenar. La reconfortante sensación de seguridad que se respira dentro del vehículo hace que el conductor se confíe, ya que no toma verdadera conciencia de la velocidad ni del estado del piso. Es fácil frenar demasiado tarde y la inercia de tanto peso castiga despiadadamente al sistema de frenos. Los generosos discos de treinta centímetros de diámetro (con dos pistones a diferencia del 500 que lleva cuatro) soportan el tratamiento con estoicismo, pero es en la frenada donde el Mercedes encuentra sus límites en la conducción. Al BMW le pasa un poco lo mismo, pero sin ser tan evidente, después de una buena sesión de



Car Hi-Fi Sony

XR-U881 RDS «KING»

EL MÁXIMO EXPONENTE TECNOLÓGICO DE SONY PARA SU COCHE.

Sólo SONY podía reunir en un radiocassette como el XR-U881 RDS las máximas prestaciones de la más avanzada tecnología en sonido digital para coche.

La perfección se ha hecho realidad en un radiocassette único. Con sistema de conexión «Unilink», el XR-U881 RDS puede controlar hasta 10 cargadores de Compact-Disc (100 discos), permite personalizar y programar hasta 110 discos gracias a la función exclusiva de SONY «Custom File», posee sistema de radio RDS con 40 presintonías y BTM, Dolby B/C, mando a distancia, carátula extraíble... y otras muchas prestaciones.

Creado por SONY para quienes saben apreciar lo exclusivo.

XR-U881 RDS, el radiocassette más avanzado y perfecto del mundo.

De venta en los mejores especialistas del sector



Cargador de Compact Disc XEC-11



XR-U881 RDS

Carátula extraíble.

conducción deportiva, trato que gusta a la gran berlina bávara y donde se revela sorprendentemente eficaz. Las opciones deportivas de M-Technic y el excelente sistema antideslizamiento ASR que, a diferencia que en otros coches, no frena el vehículo cuando actúa sino que permite seguir acelerando con completo dominio del coche, convencerán de inmediato a los conductores más impulsivos. No deja de ser paradójico que este peso pesado se controle mejor en situaciones límite que

muchas berlinas de menor tamaño, incluidas las propias de la marca, y el 735i queda como el más equilibrado de esta serie 7. Sólo una dirección demasiado ligera en su asistencia resta tacto a su fuerte personalidad, un tacto más firme y una desmultiplicación más directa se adaptarían mejor a la conducción rápida.

En el Mercedes prima ante todo el confort. Nunca un coche había recibido tanta tecnología para el cuidado de sus ocupantes. Las suspensiones son por ahora, lo

mejor que puede encontrarse en un coche de turismo y, en ello, aventaja al BMW, más deportivas pero también más duras (eso sí, también con posibilidad de dos reglajes, uno deportivo y otro de confort). Para el 300 SE no parece que el exterior, incluido el firme sobre el que rueda, afecte la marcha. Los tarados son siempre adecuados para ir cómodos y en los apoyos, por fuertes que sean e independientemente de los pesos en juego, el coche se pega al suelo con firmeza monolítica. Rodando fuerte, el tren delantero se muestra algo perezoso para entrar en las curvas, pero por ello no se pierde en ningún momento el dominio del coche. Tanto es así, que, controlando las medias en trayectos largos, se constata que en el monumental 300 SE va mucho más deprisa de lo que parece desde el interior.

Comparando los habitáculos, si en el 735i encontrábamos lo mejor que podía disponer el mercado actual en cuanto a seguridad, confort y equipamiento, el Mercedes ha venido a elevar el nivel hasta límites muy difíciles de superar. Doble acristalamiento, climatización con filtros antipolución, calefacción hasta veinte minutos después de parar el motor y una larga serie de sofisticados detalles hacen de los serie S auténticos palacios con forma



MECANICA

MERCEDES	1	El motor adopta la última generación de tecnologías con un apabullante equipo electrónico y sofisticados sistemas de auto-diagnóstico y antipolución.
BMW	2	Potente y equilibrada, la mecánica bávara sigue siendo muy válida a pesar del tiempo transcurrido desde su aparición, mostrándose muy agradable en su respuesta.

COMPORTAMIENTO

BMW	1	Con un carácter más deportivo, el 735i es tremendamente eficaz en manos de un buen conductor y sorprende en trazados revuados por su comportamiento.
MERCEDES	2	Limitado un tanto por su propio peso, el Mercedes sin embargo se maneja con una facilidad y una seguridad sorprendentes, pero su terreno preferido son las autopistas.

CONFORT

MERCEDES	1	Auténtico salón rodante, este coche es lo máximo en cuanto a silencio de marcha y amortiguación confortable. Todo en el habitáculo está estudiado para ofrecer confort y seguridad.
BMW	2	Paga su eficacia con unas suspensiones tirando a duras, aunque sólo se evidencia ante el comodísimo Mercedes. Sin embargo, se sitúa entre lo mejor de la marca en este sentido.

RENDIMIENTO

BMW	1	El 735i representa el serie 7 más equilibrado en cuanto a prestaciones y consumos. El seis cilindros se adapta como anillo al dedo a las exigencias de este segmento.
MERCEDES	2	Su mayor potencia no supone un dominio en cuanto a prestaciones, por el contrario, el consumo es mayor. No obstante, su rendimiento entra dentro de lo mejor del mercado.

CARROCERIA

MERCEDES	1	Es un auténtico búnker sobre ruedas. El habitáculo, además de ser superseguro dispone de aislamientos tan inusuales como el doble acristalamiento o el filtro antipolución.
BMW	2	Ya con algunos años a sus espaldas, su línea sigue levantando miradas de admiración por su prestancia. Además, la rigidez del chasis permite ir muy deprisa sin problemas.

ECONOMIA

BMW	1	Cuesta un millón menos y es más parco en gasto de combustible. Además, BMW no ha escatimado equipo en este modelo de prestigio.
MERCEDES	2	Lo bueno se paga y la serie S representa lo mejor de la marca, dirigido a una clientela de economía muy pudiente. Eso sí, el mantenimiento mecánico se ha reducido al mínimo.

de automóvil. Entre los detalles que se pueden pedir en opción, hay hasta una nevera adaptable al maletero o asientos ortopédicamente diseñados para personas con problemas en la columna.

El enfrentamiento no queda exactamente en tablas. El Mercedes supone la última generación en cuanto a berlinas de presti-

gio y va a marcar la pauta durante bastante tiempo. Sin embargo, el BMW 735i hace valer su categoría. Su carácter más deportivo, su sobresaliente comportamiento y una importante ventaja económica son argumentos muy válidos para plantearse la elección. Esta vendrá supeditada a las tendencias personales del afortunado

comprador. Si el BMW, llevado a un símil náutico, supone una potente lancha rápida ideal para costear ágilmente entre arrecifes, el Mercedes es un yate de alto bordo que surca imperturbable los más tempestuosos oleajes.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez



ALARDE TECNICO

Las dos marcas alemanas incluyen en estos dos modelos lo mejor de su tecnología.

DATOS DEL COMPRADOR

BMW. Importador BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149 28046 Madrid Teléfono: (91) 572 02 22 **Garantía** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa** 70 puntos de asistencia en toda España

Opciones Diferencial autoblocante 25 %, 103 910 ptas. ASC, 236 779 ptas. Control automático de nivel del eje trasero, 166 372 ptas. Control electrónico de la suspensión (li) (EDC), 261 135 ptas. Airbag lado conductor, 174 839 ptas. Airbag lado conductor y acompañante, 313 418 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera de radios cruzados con antirrobo, 316 320 ptas. Neumáticos de perfil bajo de seguridad con llantas de aleación ligera, 84 092 ptas. Llantas de aleación ligera de diseño multirradial, 128 346 ptas. Pintura metalizada 143 732 ptas. Antirrobo con alarma y mando a distancia, 106 001 ptas. Techo corredizo e inclinable (eléctrico), 213 289 ptas. Regulación eléctrica para asientos delanteros (incluso altura reposacabezas), 217 273 ptas. Regulación eléctrica para asientos delanteros con memoria de tres posiciones para asiento conductor, 320 827 ptas. Calefacción para asientos delanteros, 62 723 ptas. Calefacción para asientos traseros, 68 362 ptas. Reposacabezas para asientos traseros (ajuste eléctrico), 39 993 ptas. Tapicerías de cuero, 313 440 ptas. Limpia y lavafaros, 64 602 ptas. Regulador de altura de luz de cruce desde el interior, 20 854 ptas. Control automático de recirculación aire interno, 38 417 ptas. Control de velocidad automático, 77 421 ptas. Lámparas de lectura asientos traseros, 17 262 ptas. Batería de mayor potencia, 36 019 ptas.

MERCEDES. Importador Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24 28006 Madrid Teléfono (91) 431 94 00 **Garantía** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa** 92 puntos de asistencia en toda España

Opciones Tapicería de cuero, 278 700 ptas. Tapicería de terciopelo, 201 000 ptas. Regulación de nivel del eje trasero con sistema de amortiguación adaptativa (ADS), 361 600 ptas. Asiento delantero izquierdo ajustable eléctricamente, 90 700 ptas. Asiento delantero derecho ajustable eléctricamente, 101 000 ptas. Calefacción independiente, 224 900 ptas. Mando a distancia para calefacción, 110 300 ptas. Asiento delantero izquierdo con mando eléctrico memorizado, 161 400 ptas. Ajuste memorizado de espejos, 42 000 ptas. Airbag conductor y acompañante, 396 700 ptas. Techo corredizo eléctrico con mecanismo elevador con cierre confort, 168 400 ptas. Techo corredizo eléctrico de cristal, 202 000 ptas. Cambio automático de cuatro velocidades, 234 400 ptas. Cambio automático de cinco velocidades, 365 000 ptas. Tempomat (sólo con cambio automático), 53 600 ptas. Airbag conductor, 196 200 ptas. Regulación del resbalamiento al acelerar (ASR), 302 700 ptas. Regulación del nivel (eje trasero) 129 700 ptas. Instalación de alarma antirrobo, 95 200 ptas. Llantas en metal ligero, 111 000 ptas. Neumáticos de invierno, 15 200 ptas. Llantas de metal ligero de 8 orificios, 222 700 ptas. Batería de gran capacidad, 7 900 ptas. Llantas Sportline 8 orificios, 152 800 ptas.

