



Llevamos hasta **Alcañiz** los dos **turismos** más rápidos del mercado, el **BMW M3** y el **Mercedes C43**, para hacerles disputar lo que podríamos llamar el último **Gran Premio** de la ciudad

POR EMILIO DE VILLOTA

Eran las tres de la madrugada cuando salimos de la Redacción de car and driver hacia la provincia de Teruel. Las últimas noticias aseguraban que la histórica ciudad de Alcañiz no celebraría su tradicional Gran Premio de automovilismo, con lo que se perdería la cita anual más emblemática y única urbana de los circuitos españoles. Quizá por eso quisimos rendir un pequeño homenaje a su recuerdo y celebrar allí nuestro particular Gran Premio entre los dos máximos 'cañoneros' del mercado: el BMW M3 SMG secuencial y el Mercedes C43 AMG Sport. Nuestro objetivo era ganar las primeras luces de la madrugada en las solitarias calles de la ciudad, recorrer

el trazado sin riesgos ni locuras, y sentir la magia de su escenario, testigo de épicas carreras durante más de 30 años.

Los 1.000 kilómetros de recorrido hasta llegar al destino final y un posterior remate en el circuito del Jarama, nos dieron la oportunidad de valorar estos 'misiles' vestidos con piel de cordero.

El futuro comprador de estos súper coches, que deben efectuar un uso diario y polivalente, ha de saber que ambos poseen un interior suficiente para albergar cuatro personas —eventualmente cinco— con su correspondiente equipaje, y permiten disfrutar de prestaciones muy próximas a las del Porsche 911 o el Honda NSX y muy por

La bella ciudad
de Alcañiz parece
decir adiós a más
de 30 años de
carreras
automovilísticas
por cuestiones de
seguridad.

El último GRAN PREMIO

**BMW M3 SMG CONTRA
MERCEDES C43 AMG SPORT**





Hace ocho años, en 1990, así se afrontaba la curva de la Barbería del popular circuito maño.

Al girar en la curva de la Barbería la aceleración nos recuerda que ambos superan en 6,2 segundos el 0-100 kilómetros/hora



CARACTERÍSTICAS

MERCEDES C43

MOTOR:	Gasolina 8 cil.en V
CILINDRADA:	4.266 cc.
POTENCIA:	306 CV/5.850 rpm.
PAR MOTOR (mkg/rpm):	40,8/3.000
VELOCIDAD MÁXIMA:	250 km/h
ACELERACIÓN (0-100):	6,5"
CONSUMO MIXTO:	13,0 L/100 km.
LARGO/ANCHO/ALTO:	4,49/1,72/1,39 m.
MALETERO:	430 L.
PESO:	1.570 kg.
PRECIO:	11.800.000 pesetas
	70.658 euros
A LA VENTA:	DISPONIBLE

encima de la mayoría de los deportivos. A pesar de su carrocería *coupe* y de contar únicamente con dos puertas, el BMW se lleva la mejor puntuación en cuanto a habitabilidad por sus plazas traseras, con mayor espacio para las piernas, y la profundidad de sus banquetas. Además cuenta con mayor visibilidad hacia delante de los pasajeros que las ocupan y mejor sujeción lateral debido a la aparición de los cinturones de seguridad desde la parte superior central.

Arrancando motores

Respecto a la amplitud lateral para alojar un quinto pasajero, el Mercedes gana en anchura, pero su asiento central es más duro e incómodo que el del BMW. Donde sí se lleva la palma el Mercedes es en el diseño del asiento del conductor, con dos ajustes eléctricos lumbares y uno envolvente en la banqueta para mejor sujeción lateral. Finalmente echamos en falta en el interior del

BMW los reposacabezas traseros. El volumen del maletero es similar: 405 litros en el BMW y 435 litros en el Mercedes.

El puesto de conducción de ambos es una invitación para disfrutar con sus respectivos reposapiés y dos velocímetros hasta los 280 kilómetros/hora, con mejor lectura en el Mercedes AMG, modelo que, sin embargo, cuenta con un volante excesivamente grueso. En ambos, el cambio es automático, aunque el BMW presenta la opción de posicionar la palanca hacia la izquierda para obtener un cambio automático/secuencial.

Cuando estuvimos listos para el despegue, con el cinturón abrochado, nuestro pie izquierdo pisando fuerte el reposapié y la mente en estado de alerta, arrancamos los motores de 321 caballos del M3 y de 306 en el AMG. En este último se ha trabajado nada menos que con 4,3 litros de cilindrada, y si bien su potencia es inferior en 15 caballos al M3, de 3,2 litros, la utilidad de la poten-

Diferencias. El cambio automático y la comodidad es lo único que distancia a este C43 AMG Sport de un auténtico coche de 'carrera'.

Argumentos. Los frenos y una mejor respuesta a medio régimen son las 'armas' del Mercedes frente al BMW.



MERCEDES C43
DESTACABLE
 Motor y comodidad
MEJORABLE
 Consumo





En 1973 los Alfa Romeo rodaban así de juntos en la última vuelta a su paso por la subida al 'corcho'.



En la subida al 'corcho', los 321 caballos del M3 y los 301 del AMG empujan como si fueran cuesta abajo

cia del Mercedes se muestra tan vigorosa como la del BMW. El resultado es que los caballos del Mercedes son inmediatos y fáciles, mientras que los de su rival llegan progresivamente y a régimen más elevado.

Comportamiento

La retención del motor provocada por el sistema en los cambios secuenciales iguala a los dos modelos en el 0-100 kilómetros/hora con 6,2 segundos, y en el 0-1000 metros prácticamente con un mismo tiempo de 26,2 segundos con cambio automático. Pero al observar la velocidad alcanzada al término de estos 1.000 metros sorprenden los 209 kilómetros/hora del AMG contra los 217 del M3. La razón habrá que buscarla en las cinco marchas del AMG frente a las seis del BMW, lo que también propicia unas recuperaciones muy superiores de 80 a 120 kilómetros/hora en cuarta o quinta marcha. En uso normal el cambio auto-

mático es más suave en el Mercedes que en el BMW, más bronco cada vez que hay un salto de marcha. El comportamiento en curva se decanta a favor del M3 con una suspensión más progresiva, mientras que en su oponente se produce un primer desplome hasta que descansa la suspensión, que genera cierta intranquilidad. No obstante, en la medición de aceleración lateral en el circuito del Jarama se obtuvo: 1,13 g en el BMW y un espectacular 1,20 g en el Mercedes.

A la hora de frenar, el Mercedes se muestra brutal, se arrastra sobre el suelo como si clavara sus zarpas en el asfalto. En el BMW la deceleración es muy progresiva, pero menos eficaz, con cinco metros más en la frenada de 100 a 0 kilómetros/hora. Al conducirlos nos convertimos en dominadores de la carretera por seguridad y eficacia. Por lo que habrá que tener la cabeza fría para gobernar estos purasangre de calle..

Fotos: Alex Blanco



CARACTERÍSTICAS

	BMW M3
MOTOR:	Gasolina 6 cil.
CILINDRADA:	3.201 cc.
POTENCIA:	321 CV/7.400 rpm.
PAR MOTOR (mkg/rpm):	35,7/3.250
VELOCIDAD MÁXIMA:	250 km/h.
ACELERACIÓN (0-100):	5,5"
CONSUMO MIXTO:	12,0 l/100 km.
LARGO/ANCHO/ALTO:	4,43/1,71/1,36 m.
MALETERO:	405 L.
PESO:	1.535 kg.
PRECIO:	9.504.531 pesetas
	56.913 euros
A LA VENTA:	DISPONIBLE



BMW M3

DESTACABLE
Motor y comportamiento

MEJORABLE
Suavidad del cambio

Cambios.

El cambio secuencial tiene el encanto de este innovador sistema, pero su eficacia es menor y más brusca que con manual.



Salpicadero.

Con el Parador de Alcañiz al fondo, se ve el interior tradicional de la Serie 3 de BMW



Con el tráfico cerrado en la gran recta, los dos coches se acercarían a la velocidad autolimitada de 250 kilómetros/hora



Los tres Mini pilotados por Lázaro, Ortiz y Sabater copan la primera línea de la parrilla en el año 1968.



MEDICIONES CAR & DRIVER

	C43	M3
ACELERACIÓN 0 a 100 Km/h:	6,2 seg.	6,2 seg.
ACELERACIÓN 0 a 1.000 Km/h:	26,2 seg.	26,3 seg.
RECLIPERACIÓN 80 a 120 en 4ª:	7,4 seg.	5,0 seg.
RECLIPERACIÓN 80 a 120 en 5ª:	13,1 seg.	6,5 seg.
FRENADA 100 Km/h. a 0:	34 m.	39 m.
CONSUMO MEDIO EN PRUEBA (100 KM):	13,8 l.	11,8 l.

Y EN EL JARAMA....

El BMW sacó fácilmente su tiempo de vuelta rápida en sólo dos giros al circuito. Su forma de asentarse en curva y el equilibrio general del coche nos marcó 1' 55" 90, tiempo jamás efectuado en mis manos por un turismo de calle de 4/5 plazas. Este mismo coche con el cambio manual todavía arañaría entre uno y dos

segundos al evitar la retención de motor que se produce en el secuencial cada vez que se efectúa el cambio de marcha. Con el Mercedes las cosas no fueron tan fáciles, el cambio automático, aunque excelente para el uso cotidiano, a la hora de obtener el máximo resultado manifestó sus carencias. Y es que el rendimiento de este súper turismo podría estar al mismo nivel del M3 por frenos y adherencia si no fuera por su incierto balanceo de suspensión hasta su asentamiento final y la limitación, ya comentada, del cambio. Tras cuatro giros difíciles logramos una vuelta ideal y marcamos un magnífico 1' 57" 57.



VALORACIÓN

	MERCEDES C 43	BMW M3	
CONDUCCIÓN	MOTOR	8	9
	CAMBIO	7	7,5
	AGILIDAD	7	8
	PRESTACIONES	9	9,5
VIDA A BORDO	MEDIA	7,75	8,5
	HABITABILIDAD	7	8
	SONORIDAD	7	7
	FUNCIONALIDAD	8	7
	EQUIPAMIENTO	9	8
ECONOMÍA	MEDIA	6,75	7,5
	COSTE USO	6	6
	CONSUMO	6	8
	REVENTA	6	5
	PRECIO	6	8
SEGURIDAD	MEDIA	6	7
	FRENADO	9	8
	ESTABILIDAD	8	9
	SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA	9	9
	MEDIA	8,6	8,6
TOTAL	29,1	30,6	



Clásico y moderno.

La serena lonja del Siglo XV en la Plaza de España contrasta con la agresividad de nuestros dos 'misiles' sobre ruedas. Después de 33 años, la ciudad de Alcañiz parece perder definitivamente su Gran Premio automovilístico empujado, sobre todo, por razones de seguridad.