

Comparativo:
Mercedes CL600
Ferrari 456 GTA M
Jaguar XKR

Los tres ten

Un duelo a tres bandas entre rivales de la talla de Ferrari, Mercedes y Jaguar no es algo que se pueda vivir todos los días. Los tres fabricantes son leyendas vivas del mundo del automóvil y cada uno de ellos tiene su particular manera de demostrarlo en forma de deportivo de lujo. Este singular comparativo enfrenta a lo mejor de cada casa, tres GT de pura cepa que, si por potencial y presencia ya propician un recital de emoción, ¿qué no generarán cuando se conducen al límite?

MPI



www.mercedesclasicos.com

ores





Existen marcas cuyo nombre es objeto de culto hasta para el más profano en el mundo del automóvil. Ferrari, Mercedes y Jaguar están entre ellas y son firmes pilares de la historia de este maravilloso invento de cuatro ruedas. La deportividad en estado más puro ha sido siempre propiedad de la marca italiana, al igual que la firma de la estrella ha representado la vanguardia de la tecnología a nivel mundial; el clasicismo, el lujo y el refinamiento han estado sin embargo ligados directamente a Jaguar, fiel reflejo del exquisito gusto británico. Pero en esta ocasión, las tres marcas, aparentemente tan opuestas, han sido capaces de cederse protagonismo unas a otras incluso en sus apartados más brillantes, a través de tres automóviles de estilos muy semejantes y con el común denominador del cambio automático. Catalogados como GT, el Ferrari 456 GTA M, el Jaguar XKR y el Mercedes CL600 comparten, además de la exclusividad de su diseño y de su precio, un potencial dinámico al alcance de muy pocos. Tienen muchas cosas en común, pero están desarrollados bajo prismas muy distintos con el único objetivo de convertirse en referencia entre los de su especie, algo que proporciona a este test una emoción añadida.

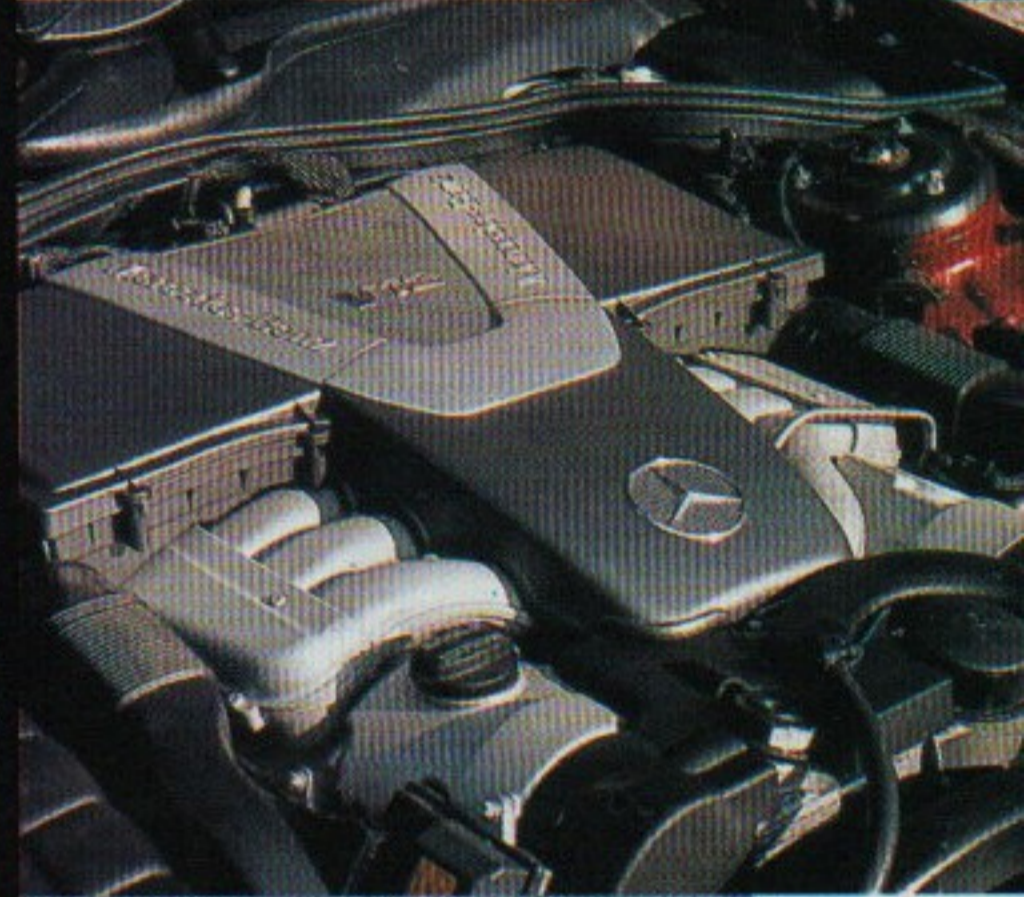
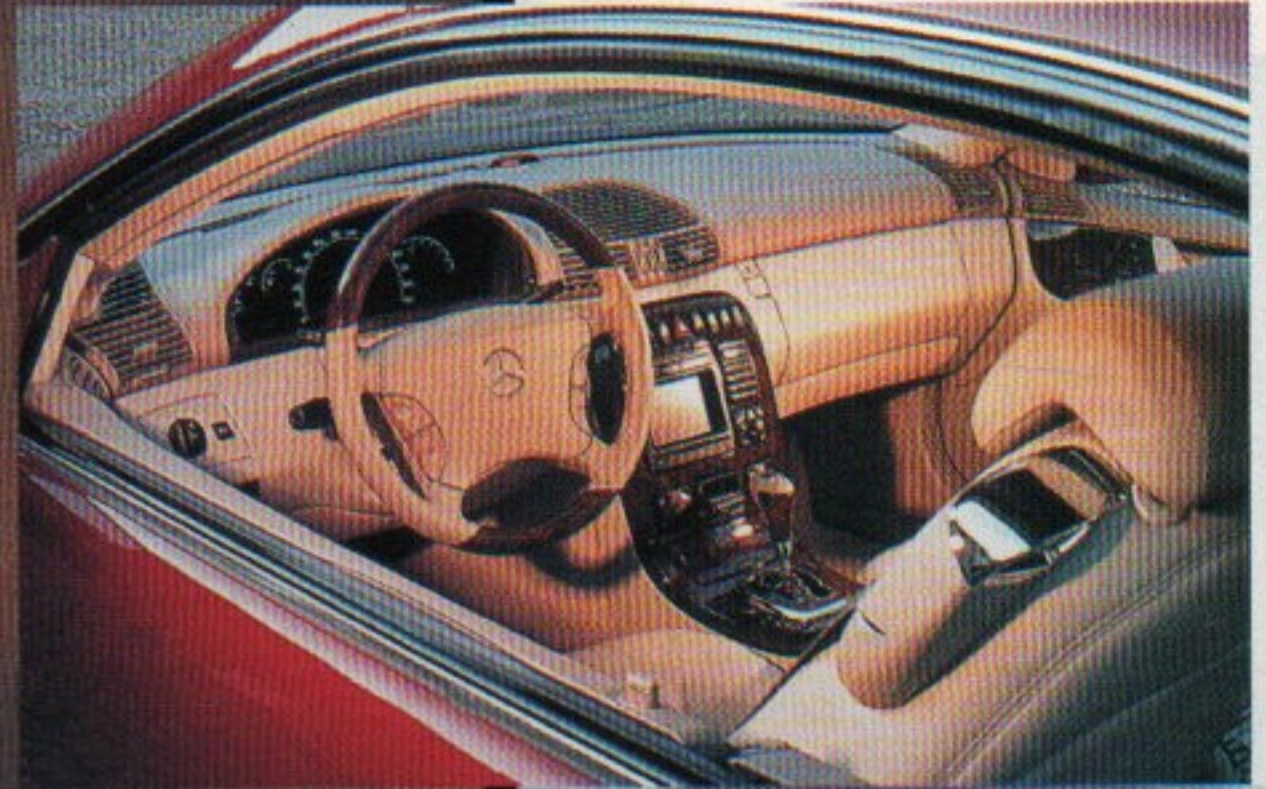
Con diferencia, el más potente de los protagonistas de estas páginas es el vehículo italiano: 442 CV procedentes del V12 que longitudinalmente se esconde bajo su capó delantero. Basta realizar una leve insinuación sobre el pedal del acelerador para que el increíble par de 56,12 mkg salga a relucir; 21"9/10 es el escaso tiempo necesario para catapultarlo hasta



El CL es la última demostración de fuerza de

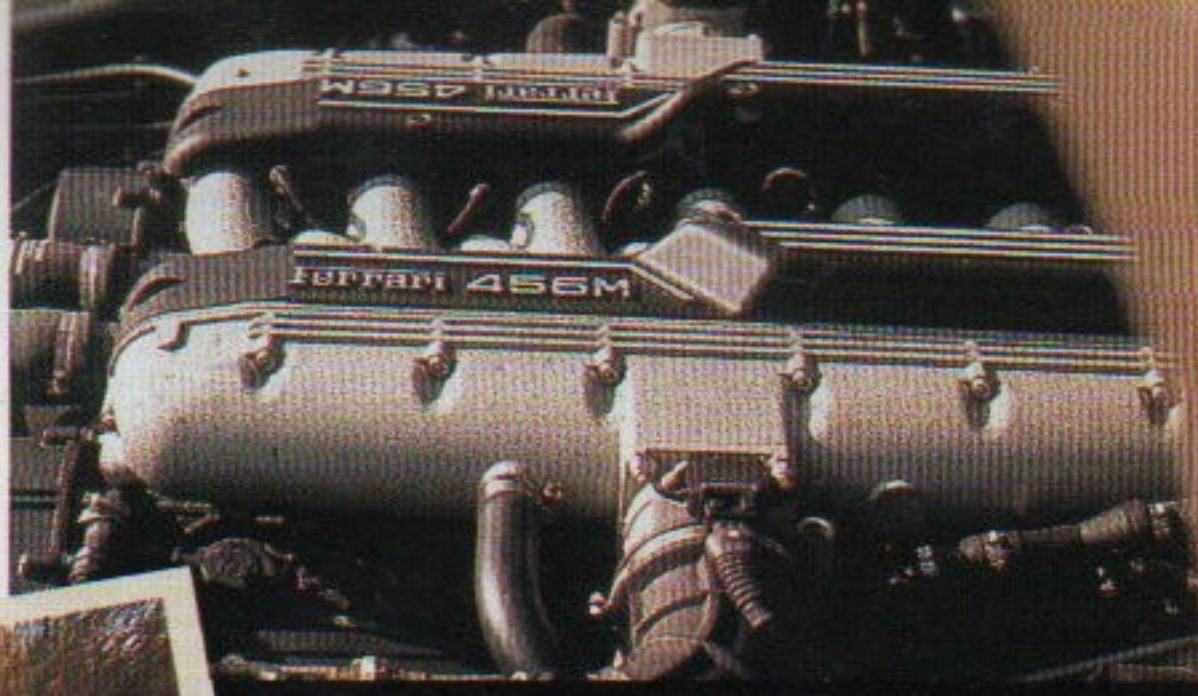
www.mercedes-benz.com

Como es habitual en los coupés grandes de la marca alemana, la calidad es suprema incluso en los detalles más insignificantes.



Mercedes y el 600 su máxima expresión

los 200 km/h, alcanzando los 100 km/h en 5"8/10. Y todo ello acompañado con la música inigualable que produce el corazón de la *berlinetta modifi-*



cata. Algo en lo que queda claramente por debajo de sus rivales esta versión GTA es precisamente en lo que atañe a su cambio automático: con cuatro relaciones, el potencial disponible se ve un poco mermado, lo que no ocurre en la versión manual de seis velocidades. Apurando hasta el corte en 3ª y tras engranar la 4ª y última marcha, la aguja del cuentarrevoluciones cae bastante más abajo de lo deseable, si bien gracias a su tremenda musculatura el motor no deja de empujar. De esta forma, el Ferrari llega a volar bajo a 298 km/h, cifra bastante más alta que la de sus rivales, donde el limitador de velocidad realiza su trabajo a los 250 km/h.

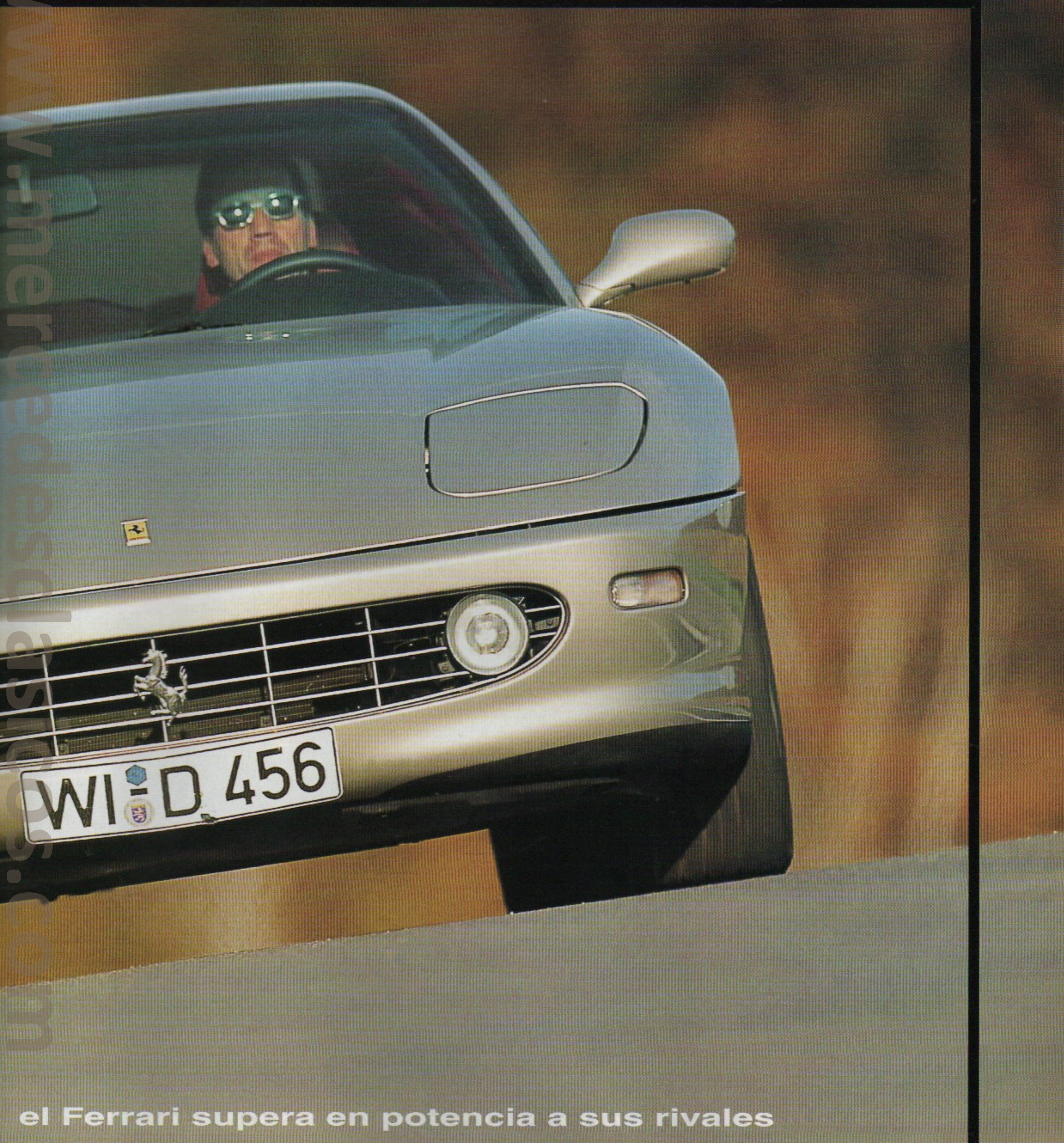
Mercedes, por su parte, tiene en el CL600 el motor más potente de toda su gama, un moderno V12 que ha sido estrenado nada menos que con su coupé más emblemático. Los 367 CV de este propulsor se transmiten a través de una caja de cambios automática de cinco velocidades gestionada electrónicamente, que ofrece a la vez la posibilidad de ser manejada en modo secuencial. La compenetración del conjunto cambio-motor es tal en este caso, que las prestaciones se encuentran al mismo nivel que el coche de la firma de Maranello, a pesar de contar con 75 CV menos. Acelera de 0 a 100 km/h en 6"1/10, duplicando la velocidad en sólo 21"7/10. Gracias a los 54,08 mkg de par disponibles es posible creer que el coche pesa menos de las dos toneladas que en realidad arrastra. Sin lugar a dudas, la tecnología de la firma de la estrella se ve reflejada en lo



Con un motor heredado de la Fórmula 1



El paso del tiempo se aprecia en ciertos elementos del 456, aunque sigue conservando intacto el espíritu deportivo intrínseco a la marca que lo sella.



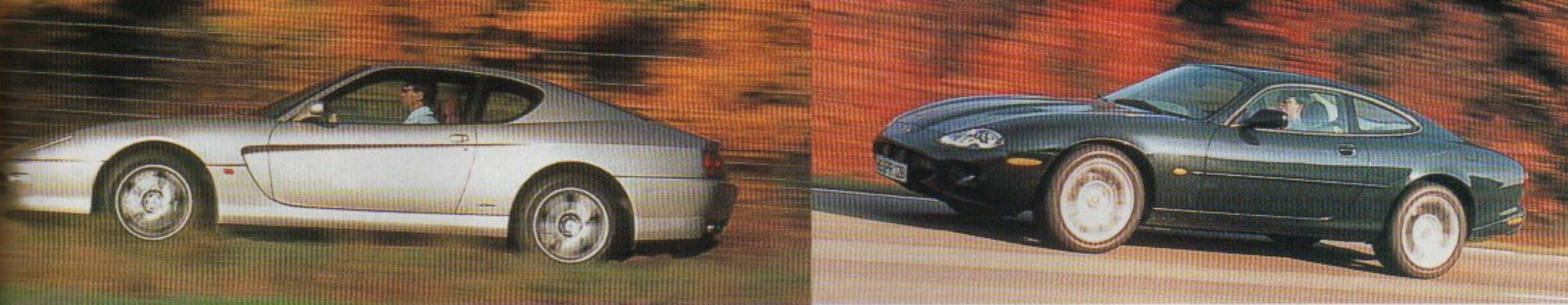
el Ferrari supera en potencia a sus rivales

Tres maneras muy distintas de interpretar un GT de lujo; tres recetas que aportan unos resultados extraordinarios desde cualquier punto de vista.



Datos oficiales

MOTOR	Mercedes CL600	Ferrari 456 GTA M	Jaguar XKR
Definición	Doce cilindros en V a 60°, delantero longitudinal; refrigerado por agua	Doce cilindros en V a 65°, delantero longitudinal; refrigerado por agua	Ocho cilindros en V a 90°, delantero longitudinal; refrigerado por agua
Arquitectura	Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal sobre siete apoyos	Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal de acero forjado sobre siete apoyos, con amortiguador torsional	Bloque y culatas en aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos
Cilindrada	5.786cc (84 x 87 mm); compresión, 10:1	5.474 cc (88 x 75 mm); compresión, 10,6:1	3.996 cc (86 x 86 mm); compresión, 9:1
Alimentación y encendido	Gestión electrónica con inyección secuencial multipunto; encendido electrónico doble; colector de admisión de geometría variable controlada electrónicamente; desconexión selectiva de cilindros	Doble sistema de inyección electrónica multipunto Bosch Motronic M5.2 (uno para cada bancada de cilindros) con ralenti estable; doble catalizador de tres vías con sonda Lambda y doble toma de aire atmosférica; encendido electrónico integrado	Gestión electrónica Nippondenso con inyección secuencial multipunto; compresor Eaton Roots M112 tarado a 0,8 bar y doble <i>intercooler</i> ; encendido electrónico integrado
Distribución	Tres válvulas por cilindro accionadas a través de un árbol de levas por cada culata mandados por cadena con tensor; distribución de fase variable controlada electrónicamente	Cuatro válvulas por cilindro en V estrecha accionadas a través de taqués hidráulicos mediante dos árboles de levas por bancada mandados por cadena y correas dentadas	Cuatro válvulas por cilindro en V a 28° accionadas a través de taqués hidráulicos mediante dos árboles de levas por bancada mandados por cadena; sistema variable VCP (Jaguar)
Potencia máxima	270 kW (367 CV) a 5.500 rpm	325 kW (442 CV) a 6.250 rpm.	272 kW (370 CV) a 6.150 rpm
Par máximo	530 Nm (54,08 kgm) a 4.000 rpm	550 Nm (56,12 mkg) a 4.500 rpm.	505 Nm (51,5 mkg) a 3.600 rpm
TRANSMISIÓN			
Disposición motriz	Motor delantero longitudinal con cambio automático de cinco relaciones en prolongación del cigüeñal, con gestión electrónica y mando secuencial; propulsión trasera con control electrónico de estabilidad ESP desconectable (con ASR incluido)	Motor delantero longitudinal con el cambio automático de cuatro relaciones situado sobre el eje posterior en bloque con el diferencial (tipo Transaxle) con lubricación a presión con bomba y radiador de aceite; propulsión trasera con diferencial autobloqueante ZF de láminas; ASR desconectable	Motor delantero longitudinal con cambio automático Mercedes-ZF de control electrónico y cinco relaciones en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control de tracción desconectable ASR
Embrague	Convertidor hidráulico de par	Convertidor hidráulico de par	Convertidor hidráulico de par
Cambio	1ª 3,58:1 (12,3 km/h)	2,96:1 (11,56 km/h)	3,59:1 (11,44 km/h)
(relaciones y desarrollos	2ª 2,18:1 (20,2 km/h)	1,62:1 (21,04 km/h)	2,19:1 (18,75 km/h)
3ª	1,40:1 (31,4 km/h)	1,00:1 (31,10 km/h)	1,41:1 (29,12 km/h)
4ª	1,00:1 (44,1 km/h)	0,68:1 (50,23 km/h)	1,00:1 (41,06 km/h)
5ª	0,83:1 (53,0 km/h)	--	0,83:1 (49,47 km/h)
Grupo	2,82:1	3,53:1	3,07:1
BASTIDOR			
Suspensión	Delantera y trasera independientes tipo multibrazo con elementos elásticos helicoidales, amortiguación autoadaptativa ABC y control de estabilidad ESP integrado	Delantera y trasera independiente de paralelogramo deformable, con triángulos superpuestos; muelles helicoidales, amortiguadores de gas de tarado regulable electrónicamente; estabilizadora delante y detrás (26/18 mm Ø)	Delantera y trasera independiente de paralelogramo deformable, con brazo y tirante inferior; palier ejerciendo de brazo superior detrás; resortes helicoidales, amortiguadores de tarado pilotado (CATS); estabilizadora delante y detrás (25/17 mm Ø)
Dirección	Cremallera asistida con desmultiplicación variable en función de la velocidad; diámetro de giro, 11,5 m	Cremallera asistida electrónica Servotronic, con desmultiplicación variable en función de la velocidad; diámetro de giro, 13,2 m	Cremallera asistida electrónica Servotronic II, con desmultiplicación variable en función de la velocidad; diámetro de giro, 11,0 m
Volante	390 mm Ø (2,75 vueltas)	365 mm Ø	380 mm Ø (2,75 vueltas)
Frenos	Doble circuito hidráulico, con servoasistencia y sistema de emergencia BAS, discos ventilados en ambos trenes (345/315 mm Ø), perforados los delanteros y ABS	Doble circuito hidráulico con servoasistencia, discos ventilados en las cuatro ruedas (315/310 mm Ø), pinzas de aluminio de cuatro bombines y ABS desconectable	Doble circuito hidráulico con servofreno, discos ventilados en las cuatro ruedas (305/305 mm Ø) y ABS
Llantas	Aleación ligera, de 7,5"x17"	Aleación ligera, de 8,5"x17" delante y 10"x17" detrás	Aleación ligera, de 8"x 18" delante y 9"x 18" detrás
Neumáticos	Goodyear Eagle Touring, de 225/55 WR17; presiones de ruedas, 2,0/2,2 bar y 2,2/2,4 bar a plena carga	Pirelli PZero, de 255/45 ZR17 delante y 285/40 ZR17 detrás	Pirelli PZero System, de 245/45 ZR18 delante y 255/45 ZR18 detrás; presiones de rueda: 2,0/2,0 bar
COTAS			
Largo/ancho/alto	4.993/1.857/1.398 mm	4.763/1.920/1.300 mm	4.760/1.830/1.296 mm
Batalla y vías	2.885 mm y 1.577/1.579 mm	2.600 mm y 1.585/1.606 mm	2.588 mm y 1.504/1.498 mm
Depósito	88 litros	110 litros	75 litros
Peso	1.955 kg	1.770 kg	1.640 kg
Coef. aerodinámico	Cx 0,28	No declarado	Cx 0,37
PRESTACIONES			
Velocidad máxima	250 km/h (autolimitada)	298 km/h	250 km/h (autolimitada)
0-100 km/h	6"1/10	5"5/10	5"4/10
0-1000 m	25"2/10	23"3/10	25"4/10
CONSUMO			
Homologado UE	(urbano/extraurb./mixto) 19,9/9,5/13,3 litros/100 km	(urbano/extraurb./mixto) 35,2/14,7/22,2 litros/100 km	(urbano/extraurb./mixto) 16,7/9,6/12,2 litros/100 km



nes del terreno. El Jaguar, además, es el único con llantas de 18", en lugar de 17". De todos modos, las apariencias engañan y aunque estos dos modelos pesen algo menos que su contrincante germano, es en el apartado dinámico donde el Mercedes se merece un sobresaliente. Y es que la inestimable ayuda de la electrónica se pone de parte del CL600, en un compendio de siglas poco común en otros vehículos; ABS, ASR, BAS, ESP, SRS, ABC... Dos de éstos sistemas actuando en conjunto son los culpables del increíble comportamiento del GT alemán; el Active Body Control (ABC) evita que la carrocería se balancea al tomar las curvas o en frenadas y aceleraciones bruscas, y en interacción con el control de estabilidad desconectable (ESP) pone el listón muy alto. Con todo lo dicho queda claro que el nivel de seguridad activa presente en los tres coches se encuentra elevado a la enésima potencia, al igual que la pasiva, que en el caso del modelo alemán cuenta con ocho airbags repartidos por todo el interior.

Si desde luego el futuro propietario busca discreción, mejor que se olvide de elegir algu-

no de estos tres tenores de la carretera. La línea predominante de coupé de alto *standing* hace volver la mirada a todo aquel que se cruce cerca de alguno de ellos. El Ferrari particularmente es el más agraciado estéticamente de los tres, con una imagen menos elegante que el CL600 y menos agresiva que el Jaguar, pero más simple y armónica a la vez... por algo es obra del maestro Pininfarina. Esta versión M (Modificada) mantiene el frontal del anterior 456 GTA aunque con un paragolpes de diseño más actual que incorpora los faros antiniebla. La parte trasera está presidida por los característicos grupos ópticos redondeados de la marca italiana y por cuatro salidas de escape que delatan a la máquina que lleva en sus entrañas. Tal como se ha comentado antes, el modelo germano es el más elegante de todos. Los faros, heredados de la Clase E, estilizan el largo capó delantero que, junto a la ausencia del pilar central de la carrocería, muestra una bella estampa cuando se encuentran las cuatro ventanillas totalmente bajadas. Como premio a tan elaborada figura, el coeficiente aerodinámico Cx es de tan sólo 0,28, uno de los

más bajos de la categoría. El Jaguar, por su parte, no puede esconder la agresividad que lleva en su interior. Dos prominentes branquias de refrigeración sobre el capó contribuyen junto a la gran boca del paragolpes delantero a extinguir cualquier duda referente a su potencial dinámico y a su extremo carácter.

Algo que siempre se debe tener en cuenta al analizar los tres purasangre protagonistas de este test es que son, ante todo GT, con todo lo que ello conlleva. Es decir, se trata de vehículos 2+2 plazas con un elevado dinamismo, gran confort y elegante línea deportiva, en los que es posible viajar a muy altas velocidades con total seguridad sin mucho esfuerzo. En ellos no se han buscado sensaciones radicales en las que por encima de todo primen las prestaciones y sin ninguna concesión al lujo, ya que para ese fin existen otros automóviles más apropiados. De los tres, el único que se puede considerar un auténtico cuatro plazas es el CL600, ya que en el 456 GTA M los asientos traseros, además de tener un acceso más complicado, tienen poco espacio para tallas altas.

En el XKR las plazas posteriores son prácticamente testimoniales y sólo sirven para usarlas en caso de una necesidad imperiosa. No hay que olvidar que el Mercedes mide casi cinco metros de largo, apreciándose este dato tanto en la habitabilidad interior como en el maletero. Dado el poco espacio disponible en el portaequipajes del Ferrari es recomendable usar el juego de maletas que ofrece la marca y que se amoldan perfectamente a las formas del compartimento posterior.

En el interior, el lujo predominante es superlativo en cualquier caso. La tela y el plástico ceden su lugar a la piel y la madera noble para crear una atmósfera propia de las berlinas más suntuosas del mundo. En el habitáculo del modelo de Maranello se deja ver algo el paso del tiempo, aunque no por ello pierde la magia intrínseca que caracteriza a todo Ferrari. El Jaguar hace honor al gusto inglés por lo exquisito, con un cuadro de mandos rodeado de madera de raíz, al igual que el volante y el pomo de la palanca de cambios. Por último, en el Mercedes se

Ficha comercial

LLAVE EN MANO

Mercedes CL600

Ferrari 456 GTA M

Jaguar XKR

Precio*	22.250.000 ptas.	37.053.869 ptas.	14.700.000 ptas.
Garantía	Un año sin límite de kilometraje	Dos años sin límite de kilometraje	Tres años o 100.000 km
Lanzamiento en España	Octubre de 1999	Abril de 1998	Mayo de 1998
Atención al cliente	949 268 000	91 522 43 01	902 200 509

* IVA e impuesto de matriculación incluidos; tasa de matrícula, seguro y opciones aparte

EQUIPAMIENTO

Serie	ABS, freno de emergencia BAS, airbag de conductor, acompañante; laterales delanteros, traseros y windowbag, alarma antirrobo, regulación eléctrica de asientos delanteros con función masaje, climatizador automático, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, interior en madera, llantas de aleación, ordenador de viaje, equipo de sonido Bose, retrovisores eléctricos, térmicos y plegables con intermitentes integrados, sensor de lluvia, control de velocidad Tempomat con limitador Speedtronic, suspensión activa ABC, control de estabilidad ESP, volante multifunción de ajuste eléctrico con memoria, tapicería de cuero nappa exclusivo, sistema de navegación con CD y TV	ABS, dirección asistida Servotronic, suspensión de control electrónico con tren trasero autonivelante, llantas de aleación, volante forrado en cuero regulable en altura y distancia, tapicería de cuero Conolly, regulación eléctrica de los asientos, climatizador electrónico, equipo Hi-Fi con lector de CD, cierre centralizado, elevalunas y espejos retrovisores regulables eléctricamente, indicadores de presión y temperatura de aceite, check-control, apertura del depósito de combustible y del maletero desde el habitáculo, kit de maletas de piel realizado a medida por la firma Schedoni y caja de herramientas Ferrari con maletín de piel	Airbag de conductor y acompañante, ABS, control electrónico de estabilidad y tracción, sistema electrónico de amortiguación CATS, elevalunas eléctricos, control automático de velocidad, climatizador automático, volante ajustable en altura y profundidad, alarma antirrobo, llantas de aleación de 18", faros antiniebla, equipo de sonido con control en el volante, tapicería de cuero, regulación eléctrica de los asientos, cierre centralizado y retrovisores regulables eléctricamente
Opcional	Asientos delanteros con ventilación y calefacción (150.016 ptas.), llantas de aleación de 18" (281.856 ptas.), chapa de protección inferior (22.272 ptas.), teléfono móvil en apoyabrazos (sin sobrepeso), piezas de madera en castaño (sin sobrepeso)	Carrocería «Scaglietti» (a elegir entre distintos colores exteriores e interiores y diferentes tapizados)	Reproductor de CD (90.000 ptas.), tapicería Ivory (120.600 ptas.), asientos delanteros calefactados (89.200 ptas.), luneta térmica (66.300 ptas.), apoya vasos (17.100 ptas.), filtro de aire (62.500 ptas.) y teléfono manos libres (230.000 ptas.)



aprecia claramente el influjo futurista recientemente adquirido por los modelos de la firma de la estrella. Destaca en la consola central la pantalla multifuncional que refleja la información referente al navegador, la televisión y el equipo de música de alta fidelidad.

Después de haber analiza-

do en profundidad tres obras de ingeniería tan perfectas como las que ocupan estas líneas, llega la hora de poner los pies en el suelo y volver a la realidad. Y es que si no se dispone de quince millones de pesetas, como mínimo, es mejor seguir soñando. Eso sí, en caso de que la cuenta corriente lo permita, la compra más lógica es el XKR que además de ser hoy por hoy el Jaguar más atractivo, deportivo y bestial, es también 7.550.000 ptas. más barato que el Mercedes. El CL600 es el más moderno y avanzado técnicamente, sin nada que envidiar a la tecnología presente en cualquier avión. Del Ferrari, con sólo nombrarlo ya se ha dicho todo; es una cuestión pasional la que sucumbe ante semejante automóvil... y mejor que sea así, ya que por el precio del 456 GTA M se podrían comprar el CL600 y el XKR, y aún así sobraría algo más de 100.000 ptas. Afortunadamente para todos, existen vehículos en los que el dinero pasa a un segundo plano y en los que el único fin de sus creadores es poner la bandera aún más arriba si cabe.

A.M.S./M.J.

Banco de pruebas

AUTOMOVIL

CENTRO TÉCNICO

Mediciones realizadas por el equipo de pruebas de AUTOMÓVIL con el sistema electrónico Datron-Correvit EEP3 (prestaciones y frenos) y caudalímetro Flowtronic (consumo).

VELOCIDAD	Mercedes CL600	Ferrari 456 GTA M	Jaguar XKR
Máxima absoluta	250 km/h a 4.717 rpm en D	298 km/h a 5.937 rpm en D	252,06 km/h a 5.095 rpm en D
ACELERACIÓN			
0-100 km/h	6"1/10 (en D)	5"8/10 (en D)	5"3/10 (en D)
0-200 Km/h	21"7/10 (en D)	21"9/10 (en D)	19"4/10 (en D)
1.000 metros (salida parada)	25"5/10 (en D)	25"2/10 (en D)	24"5/10 (en D)
FRENADA			
100-0 km/h (en frío)	37,1 m	38,6 m	39,0 m
100-0 km/h (en caliente)	39,8 m	39,0 m	38,6 m
CONSUMO			
Velocidad constante	Vel. Media: 110 km/h; 11,1 litros/100 km	Vel. Media: 110 km/h; 14,6 litros/100 km	Vel. Media: 110 km/h; 10,2 litros/100 km
Conducción normal (Carretera/Redia/Autopista)	Vel. Media: 102,33 km/h; 11,6 litros/100 km	Vel. Media: 102,33 km/h; 16,3 litros/100 km	Vel. Media: 102,33 km/h; 10,4 litros/100 km
Conducción deportiva (Carretera montaña/Redia/Autovía)	Vel. Media: 145,70 km/h; 21,7 litros/100 km	Vel. Media: 145,70 km/h; 23,8 litros/100 km	Vel. Media: 145,70 km/h; 22,7 litros/100 km
Consumo medio en la prueba	14,8 litros/100 km	18,23 litros/100 km	14,43 litros/100 km
UNIDAD PROBADA			
Peso en báscula	1.956 kg	1.770 kg	1.702 kg