

www.mercedesclasicos.com

Tesoros del asfalto





Comparativo:
BMW M3 SMG/
Mercedes CLK 430/
Porsche 911 Tiptronic

El Mercedes CLK no sólo pasa por ser uno de los coupés más atractivos del mundo, sino que en su nueva versión 430 V8 se coloca también como uno de los más rápidos y eficaces que se pueden conducir hoy en día. Es un elegante automóvil que cuenta con suficientes atributos para enfrentarse en las mejores condiciones a creaciones tan prestigiosas y deportivas como los BMW M3 y Porsche 911 Carrera.

Desde su nacimiento, el Mercedes CLK se ha convertido en uno de los modelos más sugerentes de su especie. Su excelente calidad de realización y un diseño muy conseguido le han convertido en atractivo objeto de deseo, un codiciado tesoro por el que, además de desembolsar una importante cantidad de dinero, hay que soportar una interminable lista de espera. Disponible en un principio con motores de 136, 193 y 218 CV, el CLK era capaz de satisfacer las necesidades de la mayoría, aunque difícilmente podía atraer a la clientela ávida de sensaciones extremas como hace por ejemplo BMW con el M3. Y como era previsible, la firma de la estrella no podía quedarse atrás, aunque no fuera más que por cuestiones de imagen y por plantar cara a su eterna rival, por lo que ha desarrollado una versión animada por el V8 de 4,3 litros ya utilizado en la Clase E, el mismo que sir-

ve de base para la realización del imponente C43 AMG.

Para valorar en mayor medida las posibilidades reales del nuevo CLK 430 nada mejor que un enfrentamiento cuerpo a cuerpo con el ágil BMW M3 Coupé, aunque ya metidos en comparaciones, por qué no incluir también en la contienda al Porsche 911 Carrera, todo un mito entre los deportivos de elite. Como el Mercedes únicamente se encuentra disponible con cambio automático de cinco marchas, lo más idóneo es plantear la batalla con el 911 Tiptronic y el M3 SMG dotado de la caja secuencial, ya que

esta se puede utilizar igualmente de forma automática.

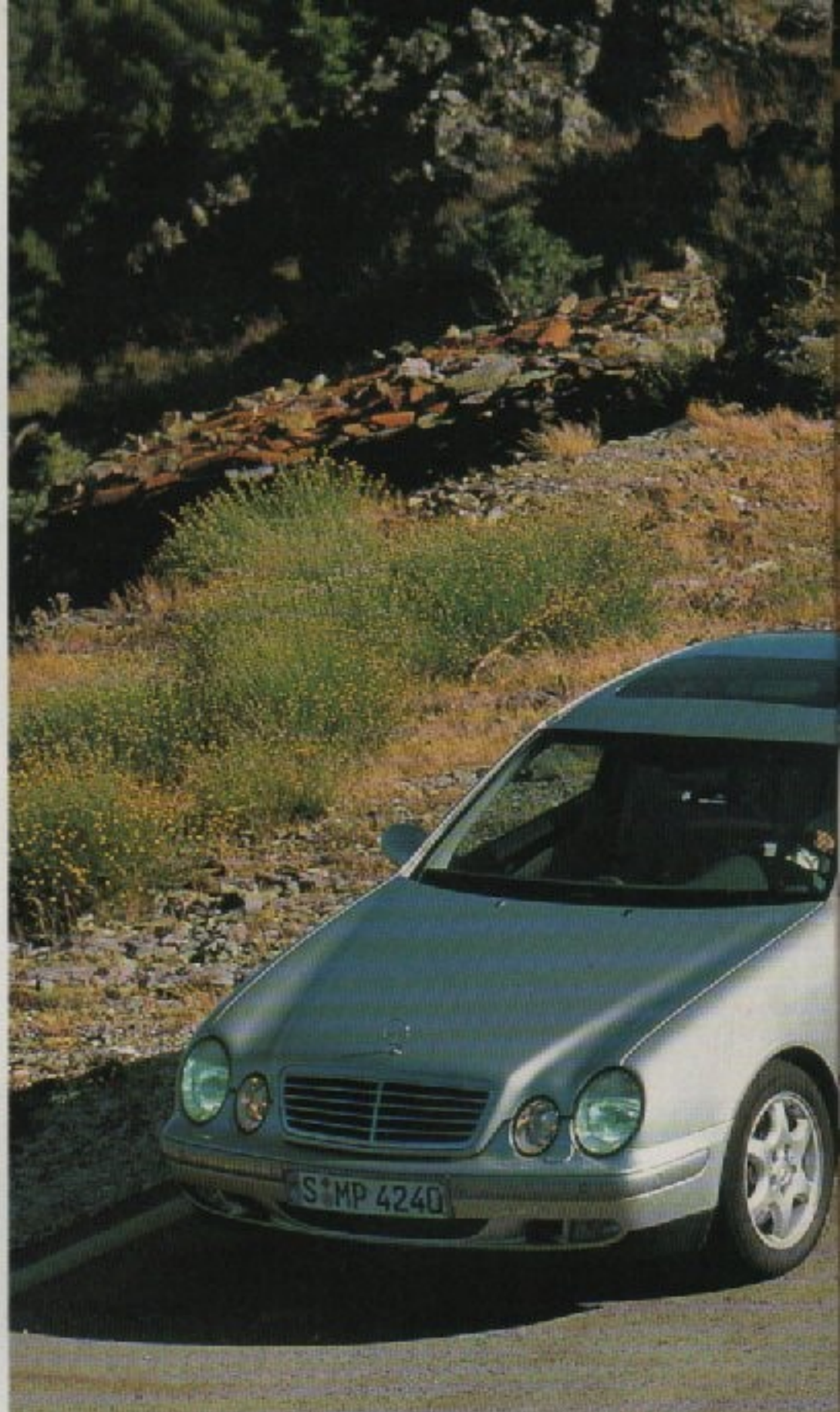
Aunque sobre el papel el CLK 430 cuenta con algo menos de potencia que sus rivales (279 CV frente a 300 del 911 y 321 del M3), esto no debe suponer en principio ningún *handicap* para el modelo de la estrella. Hay que tener en cuenta que la diferencia en potencia se compensa con un par máximo más elevado que ofrece además unos valores superiores en toda la gama de revoluciones utilizable, algo que por otra parte no debe extrañar si se tiene en cuenta

la mayor cilindrada de su refinado V8 (más de un litro en comparación con el BMW y casi 800 cc con respecto al Porsche).

El propulsor Mercedes, al igual que los de sus oponentes, está a la última en el plano técnico. Entre otras cosas incorpora un sofisticado mecanismo de distribución con tres válvulas por cilindro y un sistema de doble encendido que permite obtener un ex-

celente rendimiento a cualquier régimen. En comparación con los motores de sus rivales, el V8 germano deja clara su mayor cilindrada con una respuesta más contundente a bajo y medio régimen y una superior capacidad de recuperación desde bajas vueltas. El seis en línea de BMW y el seis cilindros boxer de Porsche, como ya han demostrado en otras ocasiones, tampoco defraudan y ambos responden con contundencia a cualquier insinuación que se realice con el pedal del gas, dejando claro un talante más deportivo. No en vano suben de régimen con rapi-

El CLK V8 cuenta con algo menos de potencia que sus rivales, pero a cambio ofrece una curva de par más poderosa



El M3 disfruta de un puesto de conducción muy deportivo, con todos los mandos perfectamente ubicados y unos asientos que ofrecen una óptima sujeción.



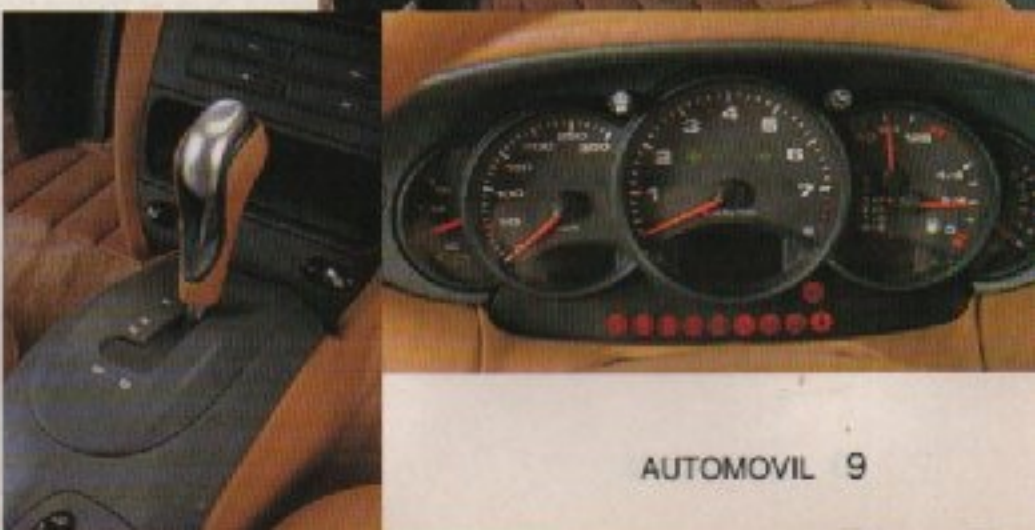


www.escapisticos.com



Como es norma entre los modelos de la marca, el interior del Mercedes tiene un aspecto impecable. Lujo y calidad de realización son las notas predominantes.

En el habitáculo del 911 se respira un ambiente muy racing. El cambio Tiptronic se puede manejar de forma manual mediante los botones colocados en el volante.





Muy equilibrado, el BMW resulta divertido al límite y permite practicar con precisión la técnica del derrapaje controlado.

ser determinantes a la hora de decidirse por uno u otro. No conviene olvidar que este coupé se permite el lujo de acelerar de 0 a 100 km/h prácticamente en siete segundos y que es capaz de recorrer los primeros 1.000 metros con salida parada en algo más de 27 segundos, cifras que desde luego sólo están al alcance de auténticos purasangre.

Como se comentaba anteriormente, tanto el Mercedes como esta versión del Porsche 911 utilizan cajas de cambios automáticas de cinco marchas con convertidor de par, que se diferencian principalmente por el sistema de accionamiento manual que utilizan. Como es norma entre los modelos de la estrella, el CLK 430 recurre al mecanismo de palanca tradicional de la marca, con su habitual laberinto, un selector que si bien ofrece un funcionamiento correcto, hay que reconocer que está superado por el sistema tipo Tiptronic de Porsche, al menos en lo que a facilidad de manejo se refiere. En el 911 basta pulsar los interruptores colocados en el volante para cambiar de marcha de forma rápida, eficaz y sin apenas esfuerzo. Este sistema es muy cómodo



de, ofrecen superior rendimiento en alta (sobre todo el caso del BMW) y ponen en evidencia más temperamento. Basta echar un vistazo a las curvas obtenidas en el Banco de potencia para darse cuenta que el motor boxer de Porsche empuja sin problemas y en constante progresión hasta por encima de las 7.000 rpm, mientras que el seis en línea de BMW supera limpiamente las 7.500 rpm. Por su parte el V8 de Mercedes, gracias a un fabuloso par máximo que se sitúa por

encima de los 40 mkg, goza de un enorme poderío, aunque también es verdad que se acaba mucho antes, dado que el corte de alimentación se sitúa a 6.250 rpm.

Con semejante rendimiento mecánico no es de extrañar que el CLK 430 se coloque prácticamente al nivel de sus rivales en el apartado de prestaciones. No obstante, en todas las mediciones se ve ligeramente superado por ambos, pero las diferencias no son demasiado abultadas y en ningún momento pueden

El M3 es el más deportivo del lote con motor muy potente y un cambio casi de competición



Datos oficiales

MOTOR

BMW M3 SMG

Mercedes CLK 430

Porsche 911 Carrera Tiptronic

Definición	Seis cilindros en línea, delantero longitudinal; refrigerado por agua
Arquitectura	Bloque en fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre siete apoyos
Cilindrada	3.201 cc (96,4 x 91,0 mm); compresión: 11,3:1
Alimentación y encendido	Gestión electrónica digital Bosch M3.3 con inyección secuencial multipunto y tres sensores de control de detonación; encendido electrónico integrado
Distribución	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de dos árboles de levas en culata mandados por cadena, con variador de fase de control electrónico (sistema Vanos)
Potencia máxima	236 kW (321 CV) a 7.400 rpm
Par máximo	350 Nm (35,7 mkg) a 3.250 rpm

Definición	Ocho cilindros en V a 90°, delantero longitudinal; refrigerado por agua
Arquitectura	Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos
Cilindrada	4.266 cc (89,9 x 84,0 mm); compresión: 10,0:1
Alimentación y encendido	Gestión electrónica Bosch HFM con inyección multipunto secuencial y colector de admisión variable; encendido electrónico digital doble
Distribución	Tres válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de doble árbol de levas por bancada mandados por cadena
Potencia máxima	205 kW (279 CV) a 5.750 rpm
Par máximo	400 Nm (40,8 mkg) a 3.000 rpm

Definición	Seis cilindros horizontales opuestos (tipo boxer), trasero longitudinal volado por detrás del eje; refrigerado por agua
Arquitectura	Bloque, culatas y pistones de aleación ligera; cigüeñal sobre ocho apoyos
Cilindrada	3.387 cc (96 x 78 mm); compresión: 11,3:1
Alimentación y encendido	Gestión electrónica digital con inyección secuencial multipunto; regulación de detonación y control de masa de aire mediante película térmica; admisión variable encendido electrónico integrado
Distribución	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por empujadores hidráulicos a través de doble árbol de levas en cada culata mandados por doble cadena con pretensores autoajustables; distribución variable Variocam
Potencia máxima	221 kW (300 CV) a 6.800 rpm
Par máximo	350 Nm (34,69 mkg) a 5.250 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Cambio secuencial SMG de seis relaciones —de accionamiento electro-hidráulico y controlado por gestión electrónica— en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con diferencial autoblocante tarado al 25%
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	1ª 4,227:1 (8,44 km/h) 2ª 2,506:1 (14,23 km/h) 3ª 1,669:1 (21,37 km/h) 4ª 1,226:1 (29,09 km/h) 5ª 1,000:1 (35,67 km/h) 6ª 0,827:1 (43,13 km/h)
Grupo	3,230:1

Tipo	Cambio automático de cinco relaciones con gestión electrónica autoadaptativa en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control electrónico de estabilidad ESP desconectable
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	3,93:1 (10,24 km/h) 2,41:1 (16,71 km/h) 1,49:1 (27,02 km/h) 1,00:1 (40,26 km/h) 0,83:1 (48,51 km/h)
Grupo	2,67:1 (con sistema ASR de control de tracción permanente por encima de 90 km/h)

Tipo	Cambio automático de cinco relaciones con gestión electrónica autoadaptativa, por delante del tren posterior; propulsión trasera con diferencial autoblocante (tarado al 25% en aceleración y al 40% en retención)
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	3,66:1 (8,73 km/h) 2,00:1 (15,98 km/h) 1,41:1 (22,66 km/h) 1,00:1 (31,96 km/h) 0,74:1 (43,18 km/h)
Grupo	3,676:1

BASTIDOR

Suspensión	Delantera independiente tipo McPherson con triángulo inferior con geometría con compensación de encabritamiento al acelerar y de hundimiento al frenar; trasera de ruedas tiradas por brazos transversales formando paralelogramo deformable con compensación de hundimiento al acelerar y de cabeceo al frenar; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos de gas y estabilizadora (32/20 mm Ø) en ambos trenes
Dirección	Cremallera asistida; diámetro de giro 11,6 m
Volante	380 mm (3,25 vueltas)
Frenos	Doble circuito hidráulico servoasistido, con discos ventilados en las cuatro ruedas (315/313 mm Ø), pinzas de cuatro bombines y ABS
Llantas	Aleación ligera, de 7,5" x 17" delante y 8,5" x 17" detrás
Neumáticos	Michelin Pilot SX MXX3, de 225/45 ZR17 delante y 245/45 ZR17 detrás; presión de ruedas: 2,3/2,4 bar y 2,8/3,3 bar a plena carga

Suspensión	Delantera independiente de paralelogramo deformable, con dobles triángulos superpuestos con compensación de encabritamiento al acelerar y de hundimiento al frenar; trasera independiente tipo multibrazo, con compensación de hundimiento al acelerar y de cabeceo al frenar; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos de gas y estabilizadora (27/14 mm Ø) en ambos trenes
Dirección	Recirculación de bolas con servoasistencia progresiva; diámetro de giro, 10,7 m
Volante	380 mm Ø (3,25 vueltas)
Frenos	Doble circuito hidráulico en diagonal, con servofreno de emergencia BAS; discos ventilados delante y detrás (316/290 mm Ø) y ABS
Llantas	Aleación ligera 7" x 16" delante y 8" x 16" detrás
Neumáticos	Michelin Pilot SX, de 205/55 ZR16 delante y 225/50 ZR16 detrás; presiones de ruedas: 2,3/2,4 y 2,6/3,3 a plena carga

Suspensión	Independiente en las cuatro ruedas, delante de tipo McPherson con triángulo inferior anclado a un subchasis auxiliar; detrás de tipo multilink con brazos anclados al subchasis auxiliar; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora (20/24 mm Ø) en ambos trenes
Dirección	De cremallera servoasistida; diámetro de giro 11,7 m
Volante	380 mm Ø (3 vueltas)
Frenos	Doble circuito hidráulico servoasistido, con cuatro discos ventilados-perforados (313/300 mm Ø), pinzas fijas de aluminio con cuatro bombines y ABS
Llantas	Aleación ligera, de 7" x 17" delante y 9" x 17" detrás; en opción, de 7,5" x 18" delante y 10" x 18" detrás
Neumáticos	Continental, de 205/50 ZR17 delante y 255/40 ZR17 detrás; en opción, de 225/40 ZR18 delante y 265/35 ZR 18 detrás; presiones de ruedas, 2,5/3,0 bar

COTAS

Largo/ancho/alto	4.433/1.710/1.365 mm
Batalla (vias)	2.710 mm y 1.422/1.438 mm
Depósito	65 litros
Peso	1.480 kg
Coef. aerodinámico	Cx 0,32

Largo/ancho/alto	4.570/1.720/1.370 mm
Batalla (vias)	2.690 mm y 1.551/1.470 mm
Depósito	62 litros
Peso	1.480 kg
Coef. aerodinámico	Cx 0,31

Largo/ancho/alto	4.430/1.765/1.305 mm
Batalla (vias)	2.350 mm y 1.455/1.500 mm
Depósito	64 litros
Peso	1.365 kg
Coef. aerodinámico	Cx 0,30

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h (autolimitada)
0-100 km/h	5"5/10
0-1.000 m	24"70/10

Velocidad máxima	250 km/h (autolimitada)
0-100 km/h	6"3/10
0-1.000 m	26"3/10

Velocidad máxima	275 km/h
0-100 km/h	6"0/10
0-1.000 m	25"3/10

CONSUMO

Homologado ECE	90/120/urbano: 6,0/7,3/13,0 litros/100 km
-----------------------	--

Homologado ECE	(urbano/extraurb./medio) 16,6/11,2/8,0 litros/100 km
-----------------------	---

Homologado ECE	(mixto) 12,0 litros/100 km
-----------------------	-------------------------------



Más seguro y fácil de conducir, el Mercedes es el más racional de los tres, la opción más lógica para la gran mayoría

y rápido de utilizar, aunque a diferencia del Mercedes, cuando se estiran las marchas hasta el corte no bloquea y pasa a la marcha superior de forma un tanto inesperada, lo que no resulta precisamente muy agradable cuando se rueda al límite en trazados sinuosos. El sistema de botones en el volante tampoco es la mejor solución, ya que cuesta trabajo encontrar su ubicación cuando se circula por zonas viradas. En estas circunstancias se echa de menos el sistema mixto de

botones y palanca que incorporaba la anterior generación del 911 Tiptronic.

Por su parte, el M3 recurre a un cambio de tipo secuencial con seis velocidades denominado SMG. Este último conserva el conjunto caja de cambios-embrague de la versión manual, aunque en este caso gobernado por un sofisticado mecanismo electrohidráulico. Con esta solución, la palanca de cambios convencional y el pedal del embrague dejan paso a un mando que activa el mecanismo hidráulico. Así, basta un leve toque —hacia atrás (+) para subir de marcha, o hacia adelante (-) al reducir— para cambiar de velocidad con presteza. El sistema de BMW da todo tipo de satisfacciones y es lo más parecido a una caja secuencial de competición, ya que incluso permite cambiar a una marcha superior sin levantar el pie del acelerador. El único «pero» que se le puede poner es que rodando al límite es algo más lento —sobre todo en las reducciones— que un conductor de cierto nivel a los mandos de la caja manual, por lo que se llegan a fatigar los frenos más de la cuenta. El cambio SMG ofrece igualmente un programa que permite una utilización totalmente automatizada, como sus rivales, aunque a la postre resulta poco práctico. En esta posición las

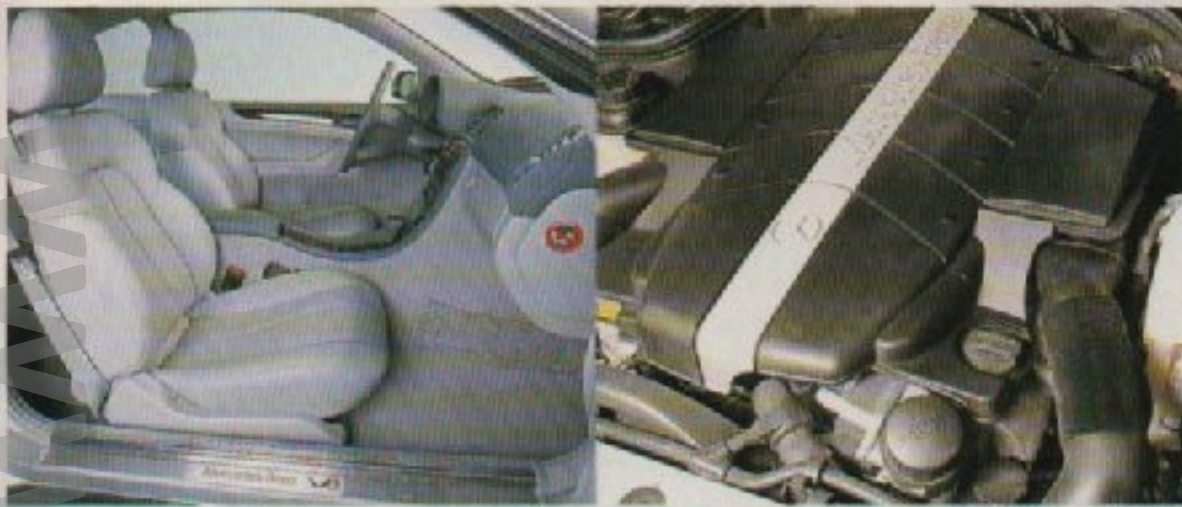
selecciones se producen de forma inesperada y con cierta brusquedad, por lo que no resulta muy agradable desde el punto de vista del confort, si bien en ciudad es ligeramente más cómodo.

En este apartado resulta evidente que el M3 es el modelo más deportivo del lote, con un cambio que se asemeja al de los modelos de competición. Por su parte, el Mercedes deja claro el buen funcionamiento de su caja automática de cinco marchas, pero también pone de manifiesto que se trata del modelo más conservador, con unos desarrollos más largos y un sistema de accionamiento que ya tiene unos cuantos años a sus espaldas.

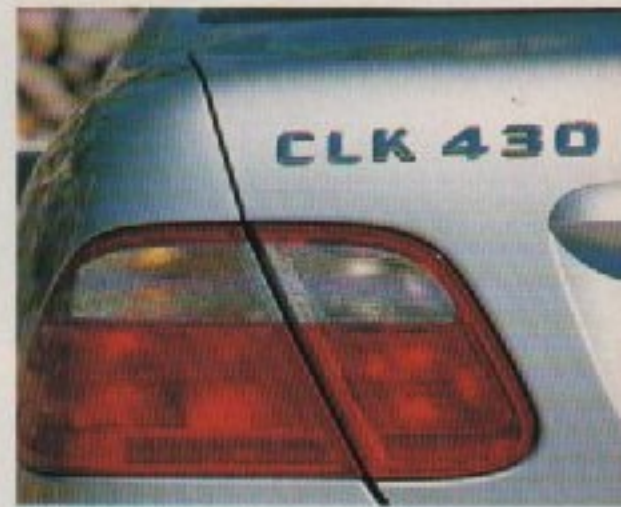
En carretera, cualquiera de estos tres deportivos demuestra unas cualidades dinámicas de excepción, aunque lógicamente entre ellos se aprecian muchas diferencias que dejan entrever la personalidad de cada uno. El Porsche 911 hace valer su condición de deportivo extremo con una eficacia impresionante en cualquier circunstancia, aunque para explorar a fondo sus límites se precisan grandes dosis de pericia y una curtida experiencia en sus peculiares reacciones. Y es que, si bien el bastidor de la nueva generación del 911 ha experimentado una notable mejora, hay que recono-

cer que su disposición «todo atrás» no es un modelo a seguir cuando de optimizar las cualidades dinámicas se trata, por mucho que se haya evolucionado en este aspecto. No obstante, a la hora de extraer la quintaesencia de estos tres coches, ninguno de sus rivales consigue despegarse del 911, aunque para ello hay que emplearse a fondo al volante, ya que el tren delantero flota ligeramente a alta velocidad alta velocidad, tiende a subvirar en los virajes más cerrados y la trasera se insinúa fácilmente sobre mojado o con asfalto deslizante. Se trata sin duda de un coche para expertos que conozcan muy bien los límites de su arcaica configuración mecánica, que serán los que más disfruten del potencial de tan singular deportivo.

Sin embargo, el vigoroso coupé de BMW transmite más confianza desde el primer momento, siendo aparentemente es un coche más fácil de manejar. Pero a la postre no deja de ser exigente, ya que para aprovechar a fondo su extraordinario potencial, más que conducir, hay que pilotar. El M3 es casi un coche de carreras, un automóvil con unas suspensiones muy elaboradas que ofrece un reparto de masas perfectamente equilibrado y que cuenta con un bastidor muy bien puesto a punto, si bien hay



A la última en el plano tecnológico, el V8 de Mercedes hace gala de un poderío extraordinario, que se traduce en una contundente respuesta a cualquier régimen.



Banco de pruebas AUTOMOVIL

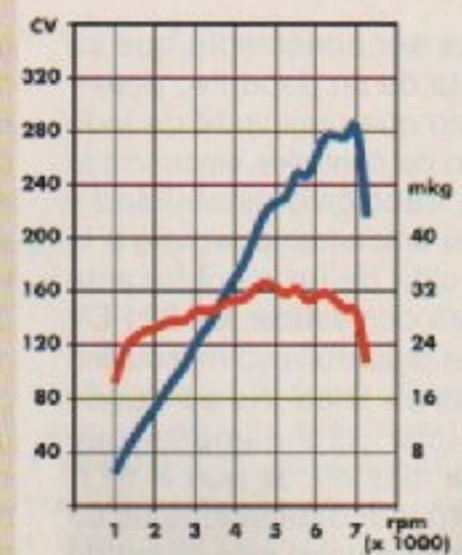
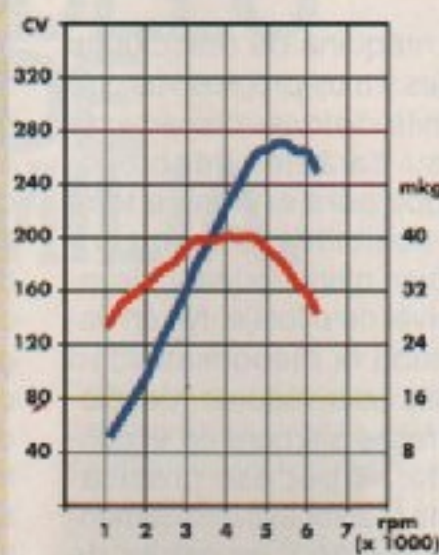
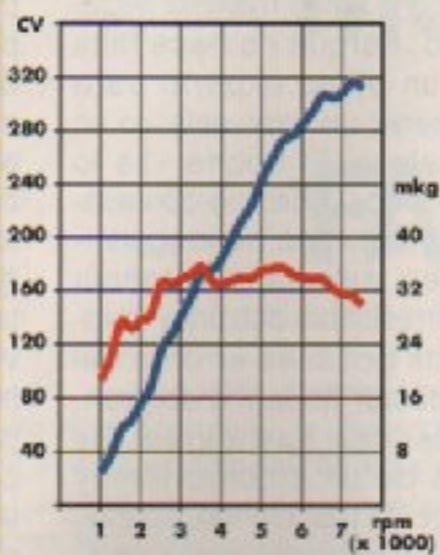
CENTRO TÉCNICO

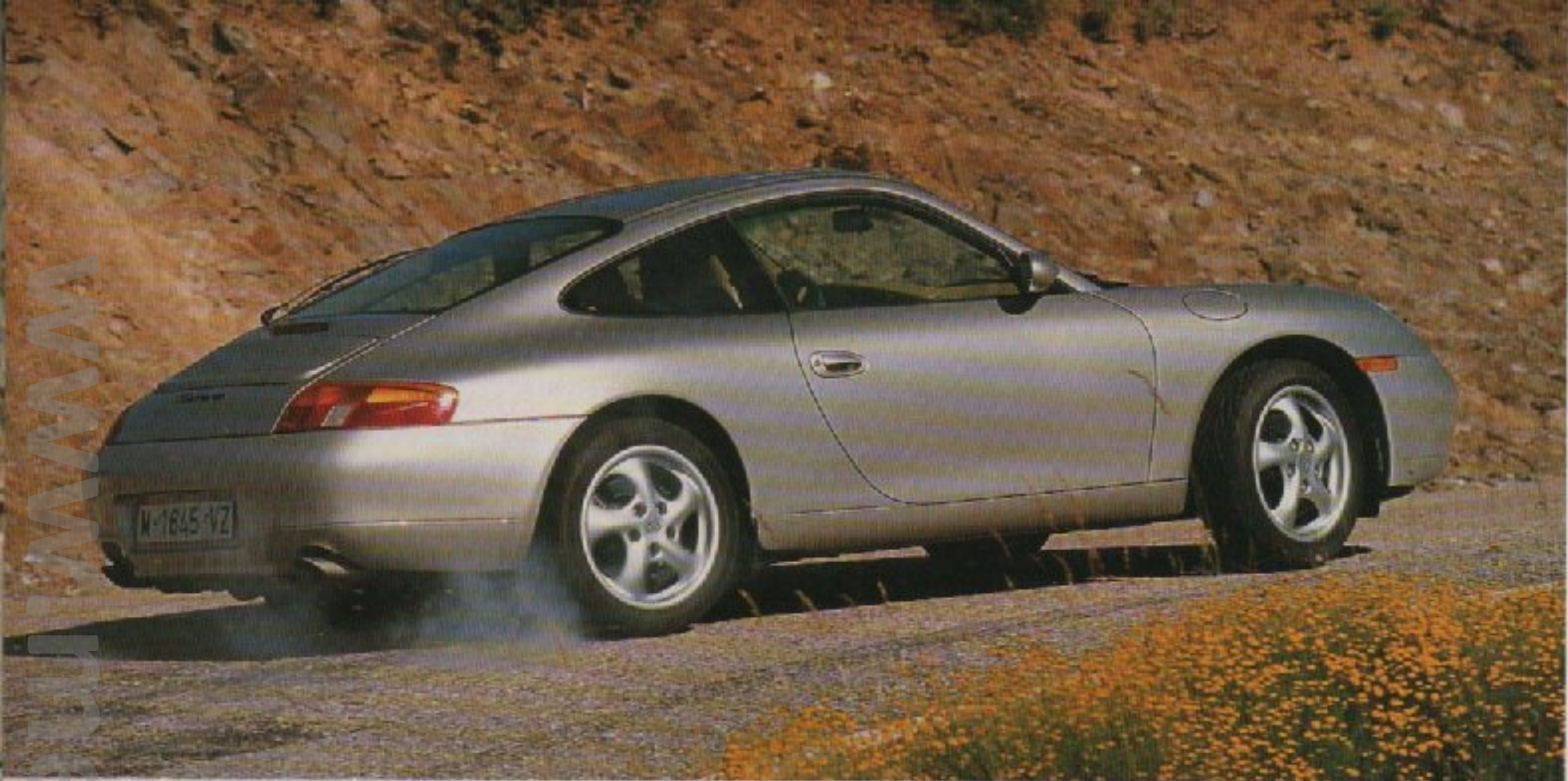
Mediciones realizadas por el equipo de pruebas de AUTOMOVIL con el sistema electrónico Datron-Correvit EEP3 (prestaciones y frenos), y banco de rodillos Bosch FLA203 (rendimiento).

VELOCIDAD	BMW M3 SMG	Mercedes CLK 430	Porsche 911 Carrera Tiptronic
Máxima absoluta	258,9 km/h a 7.258 rpm en 6ª	253,00 km/h a rpm en D	270,32 km/h a 6.260 rpm en D
ACELERACIÓN			
0-100 km/h	6"00/100 (en 1ª y 2ª)	7"03/100 (en D)	6"11/100 (en D)
400 metros (salida parada)	14"13/100	15"03/100	14"18/100
1.000 metros (salida parada)	25"42/100	27"05/100	25"59/100
RECUPERACIÓN			
En D (desde 40 km/h) 400 m	16"10/100 (en 4ª)	13"29/100	12"76/100
1.000 m	28"43/100 (en 4ª)	25"29/100	24"17/100
En D (desde 50 km/h) 400 m	16"24/100 (en 5ª)	12"88/100	12"37/100
1.000 m	29"62/100 (en 5ª)	24"88/100	23"72/100
ADELANTAMIENTO			
Lento: 20-70 km/h	3"77/100 (en 2ª)	3"68/100 (en D)	3"06/100 (en D)
Rápido: 70-120 km/h	4"82/100 (en 2ª y 3ª)	5"53/100 (en D)	4"46/100 (en D)
Total: 20-120 km/h	8"59/100 (en 2ª y 3ª)	9"21/100 (en D)	7"52/100 (en D)
FRENADA			
140 km/h a 0	71,5 m en 3"64/100	68,8 m en 3"59/100	70,6 m en 3"72/100
CONSUMO			
Velocidad constante	100/120 km/h: 7,75/6,28 litros/100 km	100/120 km/h: 8,00/9,29 litros/100 km	100/120 km/h: 9,63/10,43 litros/100 km
Conducción normal (carretera/Redia/Autopista)	vel. media: 97 km/h; 8,27 litros/100 km	vel. media: 97 km/h; 9,36 litros/100 km	vel. media: 97 km/h; 10,21 litros/100 km
Conducción deportiva (carretera/Montaña/Autovía)	vel. media: 127,6 km/h; 17,2 litros/100 km	vel. media: 127,6 km/h; 16,20 litros/100 km	vel. media: 127,6 km/h; 21,70 litros/100 km
Consumo medio en la prueba	10,37 litros/100 km	9,21 litros/100 km	12,99 litros/100 km
UNIDAD PROBADA			
Peso en báscula	1.500 kg	1.550 kg	1.440 kg
Reparto de masas	762/738 kg (50,8/49,2 %)	854/696 kg (55,1/44,9 %)	544/896 kg (37,9/62,1 %)
Presión de ruedas	2,5/2,5 bar	2,5/2,5 bar	2,5/3,0 bar

RENDIMIENTO

- **Potencia máxima**
319,54 CV a 7.270 rpm. (BMW)
274,04 CV a 5.360 rpm (Mercedes)
283,42 CV a 7.050 rpm (Porsche)
- **Par máximo**
35,70 mkg a 3.560 rpm. (BMW)
40,40 mkg a 3.890 rpm (Mercedes)
33,34 mkg a 4.750 rpm (Porsche)
- **Régimen máximo**
7.500 rpm. (BMW)
6.250 rpm (Mercedes)
7.200 rpm (Porsche)
- **Relación peso/potencia**
4,69 kg/CV. (BMW)
5,65 kg/CV (Mercedes)
5,09 kg/CV (Porsche)
- **Potencia específica**
99,82 CV/litro. (BMW)
64,23 CV/litro (Mercedes)
83,67 CV/litro (Porsche)





La actual generación del Porsche, además de contar con una línea puesta al día, monta el nuevo boxer refrigerado por agua.

que ser consciente que se trata de un deportivo puro y duro que prescinde de todo tipo de controles electrónicos de tracción o estabilidad y que únicamente recurre a la acción de un autoblocante para domesticar los 321 CV que desarrolla su musculoso seis en línea. No se puede afirmar rotundamente que sea más eficaz que el 911, pero indudablemente es un coche mucho más divertido de conducir. Es en definitiva

una máquina de reacciones nobles y muy progresivas que permite disfrutar plenamente de su carácter deportivo, aunque para exprimir a tope sus posibilidades requiere también mano férrea y elevado nivel de pilotaje. No en vano, toda la responsabilidad de sus cautivadoras reacciones recae siempre en el conductor. Y por eso precisamente resulta extremadamente excitante y es capaz de transmitir unas sensaciones y

una emoción casi inigualables a los más expertos.

Por su parte, Mercedes ha conseguido lo que parecía imposible, y es que un «aparato» de propulsión trasera y casi 300 CV de potencia sea apto para todos los públicos y conserve además un marcado talante deportivo. Para alcanzar tan difícil objetivo, además de contar con un bastidor que ofrece una puesta a punto envidiable y acorde con las prestaciones del coche, el CLK 430 incluye un despliegue tecnológico que sólo Mercedes es capaz de ofrecer. Entre otras cosas, este modelo cuenta con BAS (servofreno de emergencia), ABS (antibloqueo de frenos), ASR (control de tracción) y ESP (control de estabilidad), un sofisticado compendio de soluciones de vanguardia que permiten a este maravilloso automóvil viajar a velocidad de rayo sin apenas esfuerzo y con la máxima seguridad. Porque no hace falta ser un piloto experto para mantener un ritmo altísimo en carretera. El coche «se lo cree todo», absorbe con suavidad todo tipo de irregularidades, asimila la potencia con irresistible dulzura y corrige los posibles errores del conductor de forma sorprendente, casi hasta irreal. Se trata de un automóvil muy neutro de reacciones, aunque luego a la postre cualquier tipo de tendencia queda rápi-

El 911 Tiptronic no es tan deportivo como la versión de cambio manual, pero sigue mostrando su inconfundible temperamento

damente neutralizada por los sistemas electrónicos de control. A los más puristas siempre les queda la solución de desconectar el ASR y el ESP mediante una tecla situada en el salpicadero, pero la ausencia de autoblocante deja claro que este automóvil no está diseñado para los que disfrutan con la práctica del contravolante. Su personalidad es mucho más racional y en su punto de mira figura un público amante de la seguridad y las altas prestaciones, gente que sabe valorar el máximo refinamiento técnico y gusta



Trio de ases. Tres formas diferentes de ver un coupé que se plasman a la perfección en el aspecto externo de cada modelo.

A modo de resumen, queda claro que, si bien no hay mucha diferencia en lo relativo a prestaciones puras, tanto el Porsche como el BMW tienen un planteamiento más extremo que su rival. El Mercedes es un modelo mucho más racional, sin duda un coche más lógico para la mayoría, más seguro y también más fácil de conducir, a la vez que ofrece ese equilibrio entre confort y eficacia que siem-

Ficha comercial

LLAVE EN MANO

	BMW M3 SMG	Mercedes CLK 430	Porsche 911 Carrera Tiptronic
Precio	9.504.531 ptas. IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos; tasa de matriculación, seguro y opciones aparte	9.600.000 ptas. IVA e impuesto de matriculación incluidos; transporte, tasa de matriculación, seguro y opciones aparte	14.169.040 ptas. IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos; tasa de matriculación, seguro y opciones aparte
Garantía	Un año sin límite de kilometraje	Un año sin límite de kilometraje	Dos años sin límite de kilometraje
Lanzamiento en España	Febrero de 1997	Junio de 1998	Noviembre de 1997
Atención al cliente	91 335 05 05	949 26 88 88	900 21 10 18

EQUIPAMIENTO

	BMW M3 SMG	Mercedes CLK 430	Porsche 911 Carrera Tiptronic
Serie	Dirección asistida, ABS, diferencial autoblocante, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, asiento del conductor regulable en altura, volante regulable en altura, aire acondicionado con climatizador automático, llantas de aleación ligera, espejos exteriores regulables eléctricamente, faros delanteros antiniebla, cristales tintados, luz de lectura de mapas, regulación interior altura de faros, airbag del conductor y acompañante	ABS, BAS, airbag para conductor y acompañante, airbags laterales, climatizador, regulación eléctrica de los asientos delanteros, cierre centralizado con mando a distancia, elevavinas eléctricos delanteros y traseros, espejos retrovisores eléctricos, faros antiniebla, servodirección, calefacción de asientos delanteros, llantas de aleación ligera, control electrónico de estabilidad ESP, control automático de velocidad Tempomat, columna de dirección de ajuste manual	Airbag de conductor y acompañante, climatizador automático, alarma antirrobo, ABS, dirección asistida, cierre centralizado, elevavinas eléctricos, check control, espejos regulables eléctricamente, faros delanteros antiniebla, lavafaros, regulación de volante en profundidad y banqueta en altura.
Opcional	Pintura metalizada (120.451 ptas.), airbag lateral para conductor y acompañante (76.673 ptas.), techo practicable eléctrico (209.650 ptas.), ordenador de viaje (87.437 ptas.), alarma antirrobo con mando a distancia (96.076 ptas.), cierre centralizado con mando a distancia (53.157 ptas.), reglaje eléctrico de los asientos delanteros (203.835 ptas.) etc.	Pintura metalizada (140.800 ptas.), tapicería de cuero (371.000 ptas.), techo corredizo eléctrico (249.600 ptas.), espejos exteriores abatibles eléctricamente (46.080 ptas.), preinstalación de teléfono (20.480 ptas.), radiocasete (153.344 ptas.), calefacción asientos delanteros (69.120 ptas.), alarma antirrobo (64.000 ptas.), persiana trasera enrollable eléctrica (85.120 ptas.), paquete estético AMG (828.672 ptas.), (28.160 ptas.) y faros de Xenon (192.000 ptas.)	Radiocasete Porsche CR-31 (177.920 ptas.), volante de cuero de tres radios con airbag (43.520 ptas.), airbags laterales (220.160 ptas.), techo corredizo eléctrico (261.120 ptas.), ordenador de a bordo (55.040 ptas.), calefacción asientos (76.800 ptas.), regulación eléctrica de los asientos (311.040 ptas.), asientos deportivos tapizados en cuero (149.760 ptas.), control de crucero (89.800 ptas.), pintura metalizada (166.400 ptas.). Chasis especial Sport formado por: ABD, ASR, llantas de 18" pulgadas con neumáticos más anchos y estabilizadoras más gruesas (660.480 ptas.).

de viajar a ritmo de proyectil sin despeinarse.

Por lo que respecta a la frenada, está a la altura de las circunstancias en los tres modelos. El Mercedes obtiene una ligerísima ventaja en las mediciones obtenidas, aunque como suele ser habitual, el Porsche disfruta de un tacto de pedal más firme y de una resistencia a la fatiga difícil de igualar. No conviene ol-

vidar que en este apartado, la conocida firma de deportivos de Stuttgart siempre ha destacado de manera especial.

Para terminar, sólo quedaría recordar cómo es el interior de estos tres automóviles, que conjugan a la perfección lujo y aire racing por los cuatro costados. En este sentido hay que reconocer que todos disfrutan de un soberbio acabado y una extraordi-

naria calidad de realización, aunque el habitáculo del Mercedes es más moderno, funcional y amplio, sobre todo en comparación con el Porsche. La configuración de los asientos traseros del Mercedes le resta sin embargo posibilidades a nivel práctico, ya que sólo ofrece espacio para dos personas mientras que el M3 permite albergar a tres pasajeros.

pre distingue a los mejores productos de la marca de la estrella. Es de esos coches cuya conducción va enamorando a medida que se hacen kilómetros a sus mandos, pero desde luego no es la mejor opción para disfrutar plenamente del placer que siempre transmite un deportivo puro. Y es que, en esta vida, no se puede tener todo.

Juan Collin