

FRENTE A FRENTE

**BMW 520i CONTRA
MERCEDES 190 E**

**LOS SIMBOLOS
DEL EXITO**



CUANDO los negocios marchan viento en popa, la cotización de las acciones en Bolsa sube como la espuma y los millones de pesetas se amontonan en la cuenta corriente, se ha conseguido el éxito, este éxito se traduce en automóviles como el BMW 520 i y el Mercedes 190 E, dos de los más selectos ejemplares de la construcción alemana.

Hay coches mejores, más caros o más lujosos, pero también más espectaculares, lo que puede traer consigo algunos quebraderos de cabeza a sus poseedores, por eso 520 i y 190 E cumplen el objetivo de demostrar el éxito

de los capitanes de empresa que los han adquirido, sin salir de un tono discreto que está lleno de elegancia.

BMW 520 i y Mercedes 190 E son coches caros, ya que su precio oscila entre los tres y los cuatro millones de pesetas, pero también son coches nobles, tanto por su presentación como por su mecánica, y no son demasiado grandes, lo que unido a su excelente manejabilidad permite prescindir de los servicios de un chófer.

Tras cubrir más de mil quinientos kilómetros con cada modelo en las condiciones habituales de circulación, el Mercedes aparece como una buena

elección para ese usuario antes comentado, un usuario al que le gusta conducir en plan tranquilo pero sin renunciar por ello a los buenos momentos de alegrías velocistas. El BMW mantiene el tipo frente al Mercedes en los apartados de prestaciones, frenos, dirección o equipamiento, y gana en puntos básicos como el consumo o el precio final. El 520 cede, sin embargo, bastantes enteros en habitabilidad interior o capacidad de maletero, confort de asientos y comportamiento en conducción rápida por carreteras complicadas, ya que sus reacciones son muy nerviosas y requieren bastante rapidez de reflejos.



www.mercedesclassicos.com



INTERIORES: MENOS DE LO ESPERADO

El BMW 520 i y el Mercedes 190 E hacen gala de una calidad de acabado excepcional, todavía más desarrollada en el Mercedes que en el BMW; los plásticos encajan a la perfección y las tapicerías están rematadas con sumo cuidado, pero eso no impide que en un primer vistazo sea imposible aventurar el alto precio de ambos coches, siempre por encima de los tres millones de pesetas. Los tonos apagados del interior y el poco esfuerzo imaginativo hecho en el capítulo de decoración dan una sensación de austeridad herreriana que seguramente complacería mucho a Felipe II, pero no a un comprador acostumbrado a más espectacularidad incluso en modelos de precio tres veces más pequeño.

La accesibilidad del Mercedes es algo mejor que la del BMW; en las plazas delanteras, los dos coches dan las mismas facilidades, pero en la parte posterior el 190 es más cómodo por cuanto los rebordes del asiento no sobresalen tanto como en el 520 y exigen a los pasajeros menos contorsiones a la hora de entrar o salir.

El 190 es más ancho que el 520, tanto en las plazas delanteras como en las traseras. Las diferencias son pequeñas, un centímetro delante y dos centímetros detrás, pero ponen de relieve el mejor aprovechamiento del espacio conseguido en el Mercedes, que es un coche exteriormente más estrecho que el BMW. El espacio libre para las piernas de los pasajeros es bastante mayor en el 520 que en el 190, pero en ambos ca-

sos hay que criticar lo reducido del hueco. Los dos coches merecen un tirón de orejas por su poca espaciosidad interior en relación con el tamaño del conjunto, pues en ambos casos cinco adultos viajan muy justos.

El maletero del Mercedes es un 25

FICHA TÉCNICA



BMW 520i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. **Número de cilindros:** 6, en línea. **Cilindrada:** 1.991 c.c. (80x66 mm.). **Cigüeñal:** De 7 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** Inyección K-Jetronic. **Compresión:** 9,9 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina 96 octanos. **Capacidad del depósito:** 70 litros. **Potencia máxima:** 126 CV a 5.800 rpm. **Par máximo:** 17,3 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. **Caja de cambio:** Manual de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 20,7 km/h.; 4.ª, 28,9 km/h.; 5.ª, 35,5 km/h. **Embrague:** Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. **Vueltas de volante entre topes:** 3,5. **Diámetro de giro:** 10,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS: Llantas: De 5,5x14 pulgadas. **Neumáticos:** 195/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.220 kg.

por 100 más grande que el de su rival, una diferencia importante a favor del coche de la estrella.

La comodidad de los asientos no es el punto fuerte de ninguno de los dos modelos alemanes. El Mercedes tiene unos asientos más agradables que los del BMW, pero tanto uno como otro coche admiten muchas mejoras en este aspecto. Las butacas delanteras del 190 son más estrechas que las del 520, pero recogen mejor el cuerpo; en el Mercedes, la forma del respaldo, sin ser nada del otro mundo, es más agradable que la forma exhibida por el respaldo del BMW, demasiado curvado hacia atrás, por lo que los hombros y más de la mitad de la espalda quedan al descubierto; en el BMW también debe criticarse la falta de apoyo lateral, por lo que el cuerpo se mueve de un lado pa-

Precio en la calle:
3.257.723 pts.

Fecha de presentación: Junio de 1981.
Importador: BMW Ibérica, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 47.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Confort para los pasajeros
- Silencio de marcha
- Consumo en ciudad

DEFECTOS

- Postura de conducción
- Presentación sobria
- Aceleración mediocre



ra otro en cuanto se toman varias curvas seguidas.

En las plazas traseras, el 520 es mejor que el 190; la diferencia es pequeña, pero queda justificada no sólo por el buen ángulo entre asiento propiamente dicho y respaldo, sino también por el mayor tamaño de la base, que recoge las piernas por completo. En caso de viajar tres adultos, el coche de la estrella da menos problemas tanto por la mayor blandura de su parte central como por tener un túnel de transmisión menos aparatoso que el del BMW, que en este coche se convierte en un verdadero ladrón de espacio.

La postura de conducción es mejor en el 190 que en el 520 por su mayor adaptación al físico del usuario medio español, con una talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros. El Mercedes lle-

va de serie un asiento regulable en altura, lo que permite una fácil adaptación incluso a las personas de menor estatura, el BMW 520 del año 85 lleva también tal dispositivo, así como un mando para regular la profundidad del volante, pero es más complicado con-

seguir la posición adecuada. Los pedales y la palanca de cambio están bien situados en ambos coches, pero el 520 tiene un embrague demasiado duro que se deja notar en la pierna, sobre todo, al moverse durante mucho tiempo en un embotellamiento. Los dos coches tienen un volante de tamaño desmesurado, sobre todo el Mercedes, que da la sensación de conducir un camión; en ambos modelos debe alabarse el tacto del material del volante y el grosor de su aro.

El cuadro de instrumentos del BMW va instalado en un tablero que rodea al conductor y es más completo que el del Mercedes. Los dos cuadros se leen con facilidades, pero el del BMW tiene más elementos, algunos de ellos electrónicos, como el dispositivo que avisa sobre la necesidad de las revisiones periódicas y el económetro. En el Mercedes debe criticarse la ausencia de cuentarrevoluciones. La disposición del mando de luces, en la parte izquierda del tablero, es un detalle que no convence ni en el 520 ni en el 190, aunque en su descargo debe decirse que ambos mandos van siempre iluminados.

La visibilidad es excelente en los dos coches, pero cuando llueve hay problemas tanto en el BMW como en el Mercedes. En el BMW porque el pilar izquierdo es muy grande, va muy vertical y el limpia deja una zona bastante grande sin cubrir en ese lado, mientras que en el Mercedes, el limpia único se ve impotente para realizar su tarea con eficacia. La iluminación es mejor en el Mercedes, pues resulta convincente su rendimiento en cualquier condición.

La climatización es fuera de serie en uno y otro coche, pero en el 190 actúa con algo más de rapidez que en el 520.

FICHA TECNICA



Mercedes 190 E

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.997 c.c. (89 x 80,25 mm.). **Cigüeñal:** De 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. **Alimentación:** Inyección K-Jetronic. **Compresión:** 9,1 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina de 96 octanos. **Capacidad de depósito:** 55 litros. **Potencia máxima:** 122 CV a 5.100 rpm. **Par máximo:** 18,2 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. **Caja de cambio:** Manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14,6; 3.ª, 23,1; 4.ª, 34,4; 5.ª, 40,9. **Embrague:** Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De circulación de bolas, con servo. **Vueltas de volante entre topes:** 3,5. **Diámetro del giro:** 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos a las cuatro ruedas, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De 5 x 14 pulgadas. **Neumáticos:** 175/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.100 kg.

Precio en la calle:
3.879.974 ptas.

Fecha de presentación: Noviembre 1982.
Importador: Mercedes-Benz España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 300.
Plazo de entrega: Dos meses.

VIRTUDES

DEFECTOS

- Comportamiento.
- Confort para los pasajeros.
- Frenos potentes y equilibrados.
- Equipo pobre.
- Volante grande.
- Recuperaciones mediocres.

FRENTE A FRENTE

EQUIPAMIENTO

Bastante justos



	BMW	Mercedes
Cuentarrevoluciones	SI	NO
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite ..	NO	SI
Reloj	SI	SI
Ordenador de a bordo	NO	NO
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	SI	NO
Asiento regulable en altura ..	SI	SI
Retrovisor regulable desde interior	SI	SI
Apoyacabezas delanteros ..	SI	SI
Elevavinas eléctricos (del./tras.)	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas ..	SI	SI
Luz lectura de mapas	NO	NO
Tapón carburante con llave ..	SI	NO*
Llantas de aleación	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia lavalunas trasero ..	—	—
Asiento posterior divisible ..	—	—

(*) En combinación con cierre centralizado.

El cuadro de mandos del BMW 520 es muy visible y completo. Los asientos delanteros tienen un respaldo bastante incómodo, y además recogen poco el cuerpo. El asiento trasero es mucho más confortable.



AL VOLANTE: SUAVIDAD DE SEDA

El mejor avión parece un método primitivo de transporte cuando se viaja en un BMW 520 o en un Mercedes 190, en estos dos coches el silencio de marcha y la capacidad de las suspensiones para filtrar los baches son tan espectaculares como en un reactor de primera clase. El Mercedes es insensible al viento lateral, incluso cuando las ráfagas son bastante violentas, pero el BMW sufre algunas desviaciones ante esos ataques, debido a la menor eficacia aerodinámica de su carrocería.

El 190, pese a la menor potencia de su motor, es, sin embargo, más rápido que el 520 en velocidad punta; hay casi cinco kilómetros de diferencia a favor del Mercedes, pero en cualquier caso se puede hablar de coches muy rápidos, que necesitan autopistas o autovías para demostrar toda su eficacia.

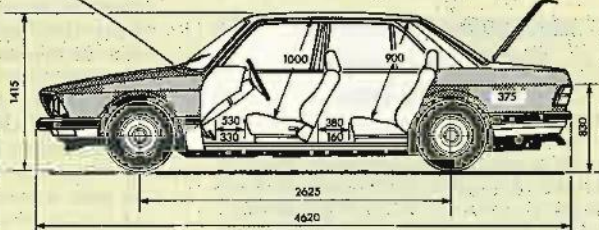
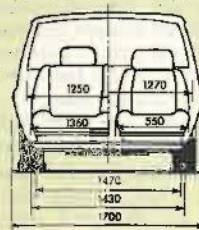
En carreteras de segundo orden, con muchas curvas y suelo en mal estado, los dos modelos dan mucha confianza, por lo que se puede mantener un ritmo bastante rápido si se viaja con problemas de tiempo. El BMW y el Mercedes van bien sujetos al suelo por sus neumáticos de gran tamaño, y las suspensiones borran los baches, sin que éstos repercutan en el comportamiento. El peso algo alto de los dos alemanes es el único inconveniente cuando el usuario

quiere destacar el frasquito de la velocidad; tanto el 520 como el 190 se muestran algo perezosos a la hora de meter el morro en las curvas más cerradas, pero no dan problemas en las curvas amplias, donde responden de inmediato a las órdenes dadas desde el volante.

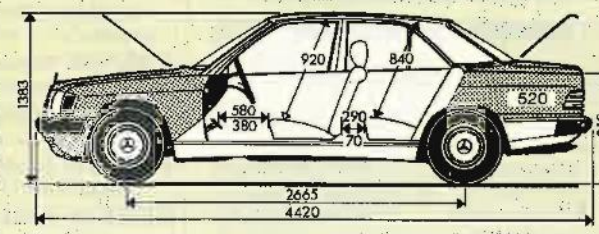
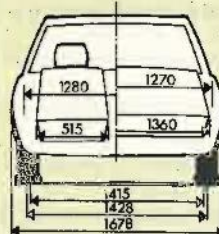
El comportamiento del Mercedes es, en última instancia, mejor que el del BMW; el coche de la estrella es menos nervioso en sus reacciones y avisa con más tiempo al conductor de cuál va a

ser su respuesta en una curva complicada, una vez que se han superado los límites del coche; mientras que el 190 se agarra al suelo como una ventosa, el 520 tiende a dar un leve coletazo a la salida de la curva si la velocidad de paso ha sido más alta de lo aconsejable. De cualquier forma, debe decirse que tanto uno como otro modelo tienen un comportamiento excepcional, y que el BMW ha mejorado mucho en esta versión 85 gracias a los nuevos neumáticos de perfil bajo, que aseguran más es-

BMW 520 i



MERCEDES 190 E



FRENTE A FRENTE



El cuadro del Mercedes 190 E es demasiado sencillo para un coche tan caro. Los asientos delanteros no son nada especial, pero tienen una buena forma anatómica. El asiento trasero tiene un respaldado demasiado perpendicular a la base.



tabilidad en todas las circunstancias.

En el capítulo de aceleraciones, el Mercedes es mejor que el BMW, y la explicación de tal ventaja hay que buscarla en el carácter del motor. El cuatro cilindros del 190 tiene mucho gancho, mucha potencia a bajo régimen, mientras que el seis cilindros del 520, que tira con mucha suavidad, sólo demuestra su energía cuando supera las cuatro mil revoluciones por minuto; el usuario del BMW que conduzca pendiente del cuentarrevoluciones notará

un fuerte empujón en el momento en que el motor supere ese régimen.

El BMW es algo más brillante que el Mercedes en el aspecto de recuperaciones, ya que la transmisión del 520 se adapta mejor que la del 190 a las condiciones de tráfico habituales en las carreteras y ciudades de nuestro país. La transmisión del Mercedes tiene sus marchas más largas, cuarta y quinta, orientadas de forma obsesiva hacia la economía, lo que se traduce en buenos valores de consumo en la parte positi-

FRENOS



Cuatro discos valen más que dos

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	BMW	Mercedes
A 60 km/h.	12,8	14,0
A 100 km/h.	39,8	39,5
A 120 km/h.	58,1	55,2

va, y en lentitud de respuestas a la hora de pisar el acelerador en esas mismas marchas, dentro del aspecto negativo. Los dos coches se merecen una crítica por esa falta de elasticidad, impropia de vehículos de lujo que, además, juegan la carta de las prestaciones como atributo de su imagen.

El BMW gasta algo menos que el Mercedes en términos generales. En carretera y autopista, siempre que se respeten los límites genéricos de velocidad hay una clara ventaja para el 190, que consume alrededor de un litro menos a los cien kilómetros que su rival. El 520 es también más ahorrativo en ciudad que el 190, un dato que pone de relieve la mejor adaptación de su mecánica al tráfico lento.

El manejo de la caja de cambios es un placer en el 520 y en el 190, pero en el Mercedes alcanza la categoría de una obra de arte por suavidad y precisión. En el BMW se nota cierta dureza en el mando cuando la mecánica está fría.

Los cuatro frenos de disco del 190 son algo menos eficaces que el sistema clásico del 520, discos-tambores, siempre y cuando la frenada se haga a poca velocidad, es decir, por debajo de los sesenta kilómetros por hora. Sin embargo, cuando se frena a más marcha, el Mercedes es más eficaz que el BMW, ya que se detiene en menos metros y, además, permite dosificar la fuerza de la retención con mayor precisión por el mejor tacto de su pedal.

En el capítulo de dirección no hay diferencias, y tanto el BMW como el Mercedes se merecen la mejor nota por la precisión del conjunto; el número de vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro, 3,5, es bastante ajustado a un uso familiar e incluso permite algunos devaneos de tipo velocista. Los dos coches se aparcen en un «pañuelo» gracias a su buen diámetro de giro.

La ausencia de vibraciones es la nota característica de las mecánicas BMW y Mercedes, tal ausencia es tan real que muchos pasajeros se preguntan si hay un motor debajo del capó delantero, pues ni oyen el menor ruido ni sienten el menor traqueteo. El 190 es algo mejor que el 520 por comodidad de sus-

PRESTACIONES



Veloces, pero poco ágiles

	BMW	Mercedes
VELOC. MAXIMA (km/h.) ...	189,3	194,6
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,1	17,7
1.000 m. salida parada	34,5	33,2
De 0 a 100 km/h.	10,7	9,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	20,7	22,4
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	24,4	25,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	38,9	38,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	44,6	46,2
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	10,9	11,1
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	17,8	18,2

CONSUMO



Muy bien los dos

	BMW	Mercedes
CIUDAD		
A 24,2 km/h. de media ..	9,8	11,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	7,6	6,8
En conducción rápida ...	13,9	12,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,6	7,7
A fondo	13,3	12,8
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	9,0	9,5
Recorrido (kilómetros) ..	700	520



El comportamiento del BMW y del Mercedes es de una gran nobleza, incluso en las condiciones más complicadas. La única diferencia entre ambos coches salta a la luz en carreteras de muy mal piso, donde el Mercedes tiene unas reacciones más tranquilas que el BMW, un coche que exige más reflejos cuando se conduce a toda velocidad.



pensión, ya que el sistema del Mercedes borra con más energía las desigualdades del suelo.

**CONCLUSION:
EL MERCEDES,
POR LA MINIMA**

Aunque las diferencias entre BMW 502 y Mercedes 190 son siempre pequeñas, es el coche de la estrella en el que se impone de una forma regular a su rival de Munich; el Mercedes responde a un diseño más avanzado y, en conjunto, es más homogéneo que su competidor directo. La diferencia de precios cambia un poco las cosas si se tiene el dinero muy justo: el 520 es 600.000 pesetas más barato que el 190, pese a que en teoría pertenece a una categoría inferior.

Sin embargo, la cuestión económica no debiera suponer problema alguno de meditación para compradores dispuestos a gastarse en su coche más de tres millones de pesetas, a la vez que hay que tener en cuenta que comprar un Mercedes o un BMW de este nivel, como ya señalábamos desde el comienzo, tiene más de adquisición de un símbolo que de mera compra de un vehículo para el transporte.

Lo normal sería que la decisión, jus-

tificada por esta última estimación, venga determinada en función del estilo. Así, bajo este punto de vista, los aspirantes a uno de estos automóviles deben tener en cuenta que en el BMW prima el clasicismo y la nota familiar y en

el Mercedes las formas de vanguardia.

El 190 E ofrece una buena velocidad punta, aceleraciones de primera, estabilidad intachable en toda circunstancia, frenos potentes y comodidad en todos los aspectos. Los casi cuatro millones de la factura del Mercedes no le darán derecho, sin embargo, ni a un equipo completo, ni a un volante de dimensiones normales, ni a una transmisión de carácter menos tranquilo que evite esa lentitud de reacciones en cuarta o quinta a la hora de adelantar a un camión o en los embotellamientos.

El 502 i tiene casi las mismas virtudes de su rival, pero ofrecidas, eso sí, en un formato más grande que, sin embargo, no da más habitabilidad interior ni tampoco más capacidad de maletero. El BMW hace gala de un cuadro completo en donde hay varios elementos electrónicos, de unos buenos frenos y de una transmisión algo más adaptada a las condiciones de tráfico clásicas en nuestro país. El 520 cede puntos frente a su rival en los aspectos de consumo, velocidad máxima, aceleraciones y comportamiento en casos límite. Los nuevos dispositivos para reglaje del asiento del conductor y de la profundidad del volante facilitan el logro de una buena postura, pero el respaldo del asiento delantero tiene que mejorar mucho en cuanto a forma y dureza.

BALANCE FINAL



La estrella, por los polos

	BMW	Mercedes
Velocidad máxima	2.º ***	1.º ****
Aceleraciones	2.º ***	1.º ***
Recuperaciones	1.º **	2.º **
Consumo	1.º ***	2.º **
Transmisión	1.º ***	2.º **
Caja de cambio	2.º ****	1.º ****
Frenos	2.º ***	1.º ****
Dirección	1.º ****	1.º ****
Comportamiento	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ***	1.º ***
Autonomía	1.º ***	2.º **
Habitabilidad	1.º ***	1.º **
Maletero	2.º ***	1.º ****
Confort	2.º ****	1.º ****
Sonoridad	1.º ****	1.º ****
Equipamiento	1.º ***	2.º **

**** Excelente *** Bueno
 *** Normal ** Regular * Malo