

COMPARATIVA

**MERCEDES CLK
230
KOMPRESSOR
CABRIO/VOLVO
C70 2.5T
CABRIO** □ DOS DE
LOS CUPES MAS
BURGUESES DEL
MOMENTO SE HAN
DESCAPOTADO
CON LA LLEGADA
DE ESTE SEVERO
ESTIO



EL IMPERIO



www.mercedes-benz.com



DEL SOL



CUANDO EL verano hace su entrada, todos nos echamos de menos un descapotable para poner en nuestra vida. Bien es cierto que la dureza del estío español no invita más que a replegar las capotas o muy pronto por la mañana o al caer el sol; a medio día, parado en un semáforo en Madrid o Sevilla podría interpretarse como un intento de suicidio. Sin embargo, la utilidad de los cabriolets va más allá del periodo estival. En algunos puntos de España, como puede ser por ejemplo la capital, casi pasamos del invierno al verano, y viceversa, saltándonos las otras dos estaciones; pero incluso en el más severo de los inviernos los descapotables pueden emplearse como si de un modelo de carrocería cerrada se tratase. La hermeticidad de las nuevas capotas y los materiales impermeables y termoaislantes suplen casi perfectamente al techo de acero. Por otro lado, la merma de resistencia a la torsión y flexión comienzan a ser un mal en vías de extinción para los descapotables, ya que las nuevas técnicas permiten emplear refuerzos en los bastidores que suplen el elemento estructural del techo convencional sin llegar a exagerados incrementos de peso.

Ante este panorama tan favorable, y siempre que se tenga una notable suma de dinero para "invertir" en un capricho, el Volvo C70 y el Mercedes CLK descapotables constituyen en la actualidad, probablemente, las dos ofertas más atractivas entre los cabrio-



El C70 tiene un carácter más deportivo que su oponente, lo que queda de manifiesto en una amortiguación algo más firme.



lets de cuatro plazas.

Los dos modelos son variantes de carrocería de los cupés homónimos, lo cual ya es una garantía de belleza, pues si tanto el CLK como el C70 son tremendamente atractivos, más aún lo son los descapotables. Sus estilizadas formas, la total ocultación de las capotas bajo una tapa metálica y la ausencia de arco antivuelco les confieren un aspecto sumamente depurado, capaz de atraer incluso a quienes jamás han sen-

tido "vibraciones" al contemplar un vehículo así.

Como decíamos antes, las nuevas técnicas de diseño han permitido reducir al máximo los problemas de flexión y torsión de las carrocerías abiertas. Prescindir del techo de acero como elemento estructural ya no es una pega, y lo cierto es que ambos modelos son un buenísimo ejemplo de ello. Incluso por firmes muy bacheados de los tramos de montaña más sinuosos no se aprecian

flexiones ni crujidos, inconveniencias que a la larga transformarían al coche en una caja de ruidos.

EN SEGUNDOS. Los dos modelos ofrecen, cómo no, el accionamiento eléctrico de la capota, lo que reduce la operación a poco más de 15 segundos. Sin embargo, sí hay que hacer aquí una distinción: el Volvo realiza la maniobra de modo totalmente automático al pulsar el mando situado en el tablero de instrumentos, nueve motores eléctricos

se ocupan de la tarea, mientras que en el Mercedes es imprescindible soltar "a mano" una fijación que une la capota al marco del parabrisas.

Viajar "a cielo abierto" tiene sus condicionantes. Si se ocupan las cuatro plazas—los pasajeros de las plazas traseras disponen de más espacio para las piernas en el C70, que es 15 cm. más largo, que en el CLK—, las turbulencias castigan a los acompañantes relegados a los asientos posteriores a poco que se



El bellissimo Mercedes ofrece un confort de marcha y facilidad de conducción envidiables, aun tratándose de un propulsión trasera.



sobrepasen los 100 km/h. Si, por el contrario, son sólo dos los ocupantes, lo más recomendable es rodar con las cuatro ventanillas elevadas, ya que a partir de 150 km/h el aire, sin ser molesto, incordia bastante, lo que hace más que recomendable, imprescindible, recurrir a la opción de la mampara cortavientos, de muy fácil montaje y que elimina casi totalmente las turbulencias aerodinámicas a alta velocidad.

Con la capota cerrada, la partida la

gana el CLK, que gracias a una más cuidada aerodinámica sólo acusa ruidos aerodinámicos al rozar la barrera de los 200 km/h, cuando su rival sueco -aunque fabricado en aquel país por TWR y no por la propia Volvo- comienza a "silbar" por encima de los 160 km/h.

La gran lacra de los descapotables es que sacrifican buena parte del volumen del maletero, que es "abordado" por el vano de la capota y los motores del sistema electromecánico. Así, el

Volvo ofrece 260 litros -405 la versión cupé- y el Mercedes, 235. La diferencia es mínima, pero sí hemos de matizar que el Volvo cuenta con unas formas más regulares y, por tanto, más aprovechables.

Entrando en detalles, el reparto de bienes entre uno y otro descapotable nos ayudará a matizar más las cualidades de uno y otro, saber dónde están. El C70 2.5 T Cabrio, que desarrolla una potencia de 193 caballos -también está

disponible con 240 CV por 8,3 millones de pesetas, cuesta 7.400.000 pesetas. El Mercedes CLK230 Kompressor Cabrio salta hasta 7.600.000 pesetas -7.716.000 en el caso de la variante Elegance probada, y ofrece la misma caballería. La principal diferencia, mecánicas aparte, la marcan los equipamientos de serie, y en este caso la balanza se inclina a favor del modelo sueco, excelentemente dotado. Tanto es así que como elementos de serie ofrece la tapicería de cuero, ordenador de a bordo, climatizador automático y un eficiente equipo de alta fidelidad con cargador de CD's integrado. Elementos que el Mercedes Benz ofrece en el capítulo de opciones para el CLK 230 Kompressor aun siendo más caro.

NO ES LO QUE PARECE. Desde el punto de vista de la mecánica, los dos coches desarrollan la misma potencia, 193 caballos. Pero es casi el único punto en común. El Volvo recurre al ya conocido motor de cinco cilindros y 2.435 c.c., denominado 2.5 LPT, equipado con un turbocompresor de baja presión. A diferencia de la mecánica de 240 CV del C70 más potente, su progresividad es netamente superior. Casi no parece un motor turboalimentado, ya que desde las 2.000 vueltas sopla, aunque dando todo de sí en la zona alta del cuentavueeltas, lo que condiciona a los amantes de las prestaciones, a exprimir siempre el motor en cada marcha. El Mercedes, por su parte, recurre a un motor injustamente



Aunque muy reducidos los maleteros, el del Volvo es algo mayor y más aprovechable por sus formas.



Los dos modelos ofrecen una completa instrumentación, así como una calidad de materiales y terminación envidiables.



está conectado, siendo pues su soplado proporcional al régimen de giro, mientras que un turbo es accionado por los gases de escape, lo que hace que, por muy pequeño que sea el tamaño de la turbina y baja la presión de soplado, siempre haya un pequeño lapso o retardo hasta su entrada en acción.

El tetracilíndrico de Mercedes no sólo ofrece 1,1 kilogrametros más de par máximo, sino que también es más elástico, lo que revierte en el confort de conducción en mayor medida que en el C70.

Uno y otro están disponibles con cambio manual. Nuestra recomendación es optar por la caja automática en

los dos casos, pero con especial interés en el caso del CLK. La marca de Stuttgart apenas fabrica un 10% de sus coches con cambio manual, lo que justifica, en parte su mayor experiencia con las cajas automáticas. No es que las manuales sean malas, pero su tacto y precisión no está al nivel de la del Volvo, por ejemplo, mientras que en el caso de las cajas automáticas, Mercedes está a otro nivel respecto a la inmensa mayoría de los fabricantes.

TRACCION O PROPULSION. Otra diferencia fundamental la determina el esquema de transmisión. El C70, fiel a la nueva tradición, recurre a la tracción delantera, en tanto que Mercedes se aferra a la propulsión trasera.

Para los profanos siempre resulta más interesante la tracción a las ruedas delanteras, pero la facilidad de conducción del Mercedes, incluso al límite, asombraría a los menos experimentados. El C70 se muestra muy equilibrado en cuanto a confort y estabilidad, mostrando sólo una tímida tendencia subviradora, en la que mucho tiene que ver el abultado par que se transmite a las ruedas y que afortunadamente controla el sistema electrónico TRACS en situaciones críticas. El Mercedes, por su parte, ofrece también unas cotas de facilidad de conducción extraordinarias, aun cuando muchos automovilistas sienten cierto respeto por los coches con esta configuración. Lo cierto

es que, además de ofrecer un altísimo nivel de confort, con una amortiguación de talante menos deportivo que la del Volvo, sus límites de estabilidad están allí donde se encuentran las propias limitaciones de la física, siempre y cuando mantengamos el sistema de control de estabilidad (ESP) conectado. Si suprimimos este sistema de ayuda asistencia a la conducción y rodamos buscando los límites del coche, aunque la potencia no es desmedida como para llevarnos grandes sustos, sí aparecen las reacciones clásicas de los "propulsión trasera".

Los dos modelos ofrecen potentes y resistentes sistemas de frenos, aunque en este caso es muy de agradecer el ser-



...vofreno de emergencia del CLK, un elemento añadido al ABS/EBV que los dos incorporan, pero que analiza el tiempo que el conductor emplea en pasar el pie derecho del acelerador al freno. De ese modo, si el intervalo transcurrido es menor a los memorizados con anterioridad, una centralita electrónica interpreta que estamos ante una frenada crítica, suministrando más potencia en la frenada a igualdad de esfuerzo sobre el pedal. En cuanto a la dirección, ambas son servoasistidas, pero con matices. La del Volvo es algo más

rápida, pero su diámetro de giro es mayor que la del Mercedes, que sólo requiere 10,7 metros frente a 11,3 del sueco.

Cerrar este análisis es tarea difícil. Quizás el Volvo ofrezca un carácter más deportivo que el Mercedes, que se muestra más aburguesado en todos sus aspectos; también un equipamiento más completo y un precio más ventajoso; pero para bien o para mal, muchos sacrifican precio por llevar la estrella en el capó y algo más bajo él.

J. L. Páder

ESPECIFICACIONES

	CLK 320	VOLVO C70
• VELOCIDAD MÁXIMA	228,4	219,2
• ACELERACIÓN		
0-100 Km/h	8,6	8,2
0-400 m	17,2	16,8
0-1000 m	30,0	29,7
• RECUPERACIÓN		
400 m en IV desde 40 km/h	16,32	17,31
1.000 m en V desde 40 km/h	--	--
• CONSUMOS (l/100 kms)		
Ciudad	14,2	13,8
Extrarrbano	7,2	7,5
Combinado	9,7	9,8
Conducción rápida	14,5	12,3
• RUMOROSIDAD(db)		
Ralentí	48,9	51,8
60 km/h	57,4	58,7
100 km/h	64,7	65,5
120 km/h	66,3	67,5
160 km/h	70,3	73,6
• FRENADA (m)		
Desde 40 km/h	7,1	7,1
Desde 80 km/h	26,1	27,4
Desde 100 km/h	40,2	41,7
Desde 140 km/h	78,5	82,7

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Mercedes CLK 320 Cabrio

MOTOR

Tipo:	Gasolina
Posición:	Delantero longitudinal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	4 en línea
Cilindrada:	2.295 c.c.
Diámetro x carrera:	90,0 x 88,4 mm
Distribución:	4 valv. x cilindro
Alimentación:	Inyección y compresor
Compresión:	8,8:1
Potencia máxima:	193 CV a 5.300 rpm
Potencia específica:	84,1 CV/l
Par máximo:	28,5 mkg a 2.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo:	Propulsión trasera
Embrague:	Convertidor de par
Caja de cambios:	Automática 5 rel.
Desarrollo final en 5ª a 1.000 r.p.m.:	41,8 km/h

CHASIS

Tipo:	Monocasco autoportante
Suspensión del.:	Dobles triángulos
Suspensión tras.:	Indep. multibrazo
Dirección:	Asist. circulación a bolas
Diámetro de giro:	10,7 m
Vueltas de volante:	3,1
Frenos del./tras.:	Discos autov/discos
Antibloqueo:	ABS/EBV
Llantas:	7Jx 16"
Neumáticos:	205/55 VR 16

DIMENSIONES

Long./ancho/alto	456,5/172/137 cm
Distancia entre ejes	269 mm
Peso	1.450 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	230 km/h
Acel. 0 a 100 km/h	9,1
Consumo a 90 km/h	--
Consumo a 120 km/h	--
Ciudad	14,2

PRECIO BASE RECOMENDADO

7.716.000 ptas.	46.374 euros
-----------------	--------------

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Volvo C70 Cabriolet

MOTOR

Tipo:	Gasolina
Posición:	Delantero transversal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	5 en línea
Cilindrada:	2.435 c.c.
Diámetro x carrera:	83 x 90 mm
Distribución:	4 valv. x cilindro
Alimentación:	Inyección y turbo
Compresión:	9:1
Potencia máxima:	193 CV a 5.100 rpm
Potencia específica:	79,3 CV/l
Par máximo:	27,5 mkg a 1.850 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo:	Tracción delantera
Embrague:	Monodisco en seco
Caja de cambios:	Manual 5 relaciones
Desarrollo final en 5ª a 1.000 r.p.m.:	39,6 km/h

CHASIS

Tipo:	Monocasco autoportante
Suspensión del.:	McPherson
Suspensión tras.:	Eje semirígido
Dirección:	Cremallera asistida
Diámetro de giro:	11,7 m
Vueltas de volante:	3
Frenos del./tras.:	Discos autov/discos
Antibloqueo:	ABS/EBV
Llantas:	7Jx 17"
Neumáticos:	225/50 ZR 17

DIMENSIONES

Long./ancho/alto	472/182/141 cm
Distancia entre ejes	266 mm
Peso	1.560 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	220 km/h
Acel. 0 a 100 km/h	8,5
Consumo a 90 km/h	--
Consumo a 120 km/h	--
Ciudad	13,1

PRECIO BASE RECOMENDADO

7.404.000 ptas.	44.436 euros
-----------------	--------------