

Comparativo:
Mercedes CLK 320 / Volvo C70

Rivales directos por atributos, precio y potencial, el Mercedes CLK 320 y el Volvo C70 son los dos modelos de mayor prestigio de la nueva hornada de coupés medios. Ambos gozan de musculosas mecánicas para moverse con agilidad sobre cualquier trazado, a lo que el deportivo alemán suma ese intrínseco *glamour* de todo producto sellado con la estrella y el coche de «El Santo» el encanto que siempre irradia cualquier astro del celuloide; por algo son los más deseados de su clase.

La ley del deseo

www.mercedesclasicos.com



PACHICO



Impecablemente rematado en todos los aspectos, el CLK 320 incorpora la mejor tecnología de la marca alemana, incluido el nuevo V6 de 218 CV.



Si se desconecta el ASR, el coupé de Mercedes permite hacer auténticas diabluras y disfrutar intensamente de la propulsión trasera.



Por cualidades, tecnología, calidad y prestigio de las marcas que los sellan, tanto el Mercedes CLK como el Volvo C70 son las dos estrellas con más brillo entre los modelos de su clase. Los dos surgen con fuerza destacándose de sus rivales, gozando de un poderío y un refinamiento técnico que los convierten en algo realmente especial. Y aunque sobre el papel el modelo sueco presenta más potencial, a la hora de la verdad el germano no se queda muy atrás. Esto los convierte en oponentes directos, sin dejar por ello de suponer dos versiones muy distintas de un mismo tema.

Pocos son los coupés medios que quedan con un planteamiento mecánico como el que defiende este Mercedes. El CLK se mantiene fiel a la configuración clásica de motor delantero longitudinal y

propulsión trasera, algo que le proporciona un valor muy significativo para los más puristas. Tan apreciada cualidad ha sido sabiamente combinada con un atractivo diseño y con los últimos avances técnicos desarrollados por la marca de la estrella. Porque este modelo surge como una fusión de componentes de los Clase C y E, beneficiándose de lo mejor de uno y otro. Hereda así la plataforma del Clase C, pero combinada con una estética similar a la del Clase E. Cuenta igualmente con llave electrónica, airbags laterales, sistema de frenado dotado del servofreno de emergencia BAS o bloqueo automático de puertas (que se activa por encima de 8 km/h). Tampoco le faltan los cinturones de seguridad con pretensores y limitador de fuerza de tensado, ni los asientos con muelle de lámi-



El Volvo viene más equipado que su oponente y cuenta igualmente con un habitáculo lujosamente terminado.

nas. Y a todo eso se suma en esta versión la variante más potente del moderno motor V6 de tres válvulas por cilindro, que con 3,2 litros ofrece 218 CV. De esta manera, el CLK se distingue como un producto muy logrado, un automóvil que, sin apartarse de los más estimados cánones que desde siempre han caracterizado a los de su clase, pasa por ser uno de los más modernos de su especie.

Si comercialmente el planteamiento del Volvo es muy similar al de su rival, en lo que respecta a la configuración mecánica nada tienen que ver. El modelo sueco deriva igualmente de una berlina, el S70, pero en este caso de tracción delantera. Emplea así la misma plataforma, motores y transmisión, aunque todo el conjunto ha sido evolucionado para la ocasión por los especialistas de TWR

(Tom Walkinshaw Racing), encargados de hacer correr los coches de la marca en el Británico de Turismos. TWR y Volvo han formado una *joint-venture* denominada Autovova para desarrollar el C70, que ha sido afinado por los mejores ingenieros del renombrado preparador. De ahí que este coupé reúna también grandes dosis de tecnología punta, por supuesto adecuadamente vestida con un traje de corte tradicional pero no exento de modernidad y atractivo. El C70 se presenta así como un automóvil altamente prestacional y dinámico, algo en lo que también tiene mucho que ver el propulsor que lo anima, que le permite contar con nada menos que 240 CV. En este caso, la marca nórdica ha recurrido a la versión de 2,3 litros sobrealimentada por turbo de su conocido cinco cilin-



Gracias a los 240 CV del cinco cilindros turboalimentado que le anima, el C70 es capaz de acelerar como un dragster.

CLK 320



Los asientos del Volvo (abajo) son más acogedores que los del Mercedes (izquierda), aunque ambos resultan muy confortables en largos trayectos.

Datos oficiales

MOTOR

	Mercedes CLK 320	Volvo C70
Definición	Seis cilindros en V a 90° delantero longitudinal; refrigerado por agua	Cinco cilindros en línea delantero transversal; refrigerado por agua
Arquitectura	Bloque, culatas y camisas de aleación ligera; cigüeñal de cuatro apoyos; colector de escape con doble pared de aislamiento	Bloque (con camisas fundidas) y culata de aluminio; cigüeñal de seis apoyos
Cilindrada	3.199 cc (89,9 x 84 mm); compresión: 10:1	2.319 cc (81 x 90 mm); compresión: 8,5:1
Alimentación y encendido	Gestión electrónica Bosch Motronic con inyección multipunto secuencial y sensor de masa de aire por película caliente (HFM); encendido electrónico integrado; con una bobina y dos bujías de platino de larga duración (100.000 km) por cilindro	Gestión electrónica Bosch MP4.3 con inyección multipunto secuencial y turbocompresor (tarado a 1,66 bar) con intercooler; encendido electrónico integrado estático autoajustable; con regulación de picado y sistema de diagnóstico
Distribución	Tres válvulas por cilindro en V accionadas por taqués hidráulicos a través de dos árboles de levas por bancada mandados por cadena	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos autoajustables a través de dos árboles de levas en culata mandados por correa dentada
Potencia máxima	180 kW (218 CV) a 5.700 rpm	176,4 kW (240 CV) a 5.100 rpm
Par máximo	310 Nm (31,63 mkg) entre 3.000 y 4.600 rpm	330 Nm (33,67 mkg) entre 2.700 y 5.100 rpm

TRANSMISIÓN

	Mercedes CLK 320	Volvo C70																						
Tipo	Motor delantero longitudinal con cambio automático en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control de tracción electrónico ASR	Motor delantero transversal con cambio manual o automático en prolongación del cigüeñal; tracción delantera con control electrónico de tracción TRACS																						
Embrague	Convertidor hidráulico de par	Monodisco en seco (manual); convertidor hidráulico del par (automático)																						
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	<table border="1"> <tr><td>1*</td><td>3,93:1 (9,58 km/h)</td></tr> <tr><td>2*</td><td>2,41:1 (15,63 km/h)</td></tr> <tr><td>3*</td><td>1,49:1 (25,28 km/h)</td></tr> <tr><td>4*</td><td>1,00:1 (37,67 km/h)</td></tr> <tr><td>5*</td><td>0,83:1 (45,38 km/h)</td></tr> </table>	1*	3,93:1 (9,58 km/h)	2*	2,41:1 (15,63 km/h)	3*	1,49:1 (25,28 km/h)	4*	1,00:1 (37,67 km/h)	5*	0,83:1 (45,38 km/h)	<table border="1"> <tr><td>(manual)</td><td>(automático)</td></tr> <tr><td>3,07:1 (9,45 km/h)</td><td>3,61:1 (13,40 km/h)</td></tr> <tr><td>1,77:1 (16,40 km/h)</td><td>2,06:1 (23,48 km/h)</td></tr> <tr><td>1,19:1 (23,39 km/h)</td><td>1,37:1 (35,30 km/h)</td></tr> <tr><td>0,87:1 (33,36 km/h)</td><td>0,98:1 (49,35 km/h)</td></tr> <tr><td>0,70:1 (41,46 km/h)</td><td>----</td></tr> </table>	(manual)	(automático)	3,07:1 (9,45 km/h)	3,61:1 (13,40 km/h)	1,77:1 (16,40 km/h)	2,06:1 (23,48 km/h)	1,19:1 (23,39 km/h)	1,37:1 (35,30 km/h)	0,87:1 (33,36 km/h)	0,98:1 (49,35 km/h)	0,70:1 (41,46 km/h)	----
1*	3,93:1 (9,58 km/h)																							
2*	2,41:1 (15,63 km/h)																							
3*	1,49:1 (25,28 km/h)																							
4*	1,00:1 (37,67 km/h)																							
5*	0,83:1 (45,38 km/h)																							
(manual)	(automático)																							
3,07:1 (9,45 km/h)	3,61:1 (13,40 km/h)																							
1,77:1 (16,40 km/h)	2,06:1 (23,48 km/h)																							
1,19:1 (23,39 km/h)	1,37:1 (35,30 km/h)																							
0,87:1 (33,36 km/h)	0,98:1 (49,35 km/h)																							
0,70:1 (41,46 km/h)	----																							
Grupo	3,07:1	4,00:1 (manual); 2,40:1 (automático)																						

BASTIDOR

	Mercedes CLK 320	Volvo C70
Suspensión	Independiente en las cuatro ruedas, de trapezio articulado delante, con compensación de cabeceo al frenar; trasera multibrazo con compensación de hundimiento al arrancar y de cabeceo al acelerar y de hundimiento al frenar; muelles helicoidales, amortiguadores de gas y estabilizadora (27/14 mm Ø) en ambos trenes	Independiente en las cuatro ruedas, delantera de tipo McPherson, con triángulos inferiores y sistema de compensación de cabeceo al acelerar y de hundimiento al frenar; trasera multibrazo, con sistema Delta-link y compensación de hundimiento al acelerar y de cabeceo al frenar; amortiguadores de gas, muelles helicoidales y estabilizadora (22/22 mm Ø) en ambos trenes
Dirección	Recirculación de bolas con servoasistencia progresiva; diámetro de giro: 10,7 m	Piñón y cremallera con servoasistencia progresiva; diámetro de giro: 12,2 m
Sistema de frenado	390 mm Ø (3,4 vueltas) Doble circuito hidráulico con servoasistencia y amplificador de fuerza por depresión para el servofreno de emergencia del sistema BAS (Brake-Assist); discos ventilados delante (390 mm Ø), macizos detrás (295 mm Ø) y ABS	375 mm Ø (3 vueltas) Doble circuito en diagonal servoasistido, con discos ventilados delante (302 mm Ø), macizos detrás (293 mm Ø) y ABS
Llantas Neumáticos	Aleación, de 7" x 16" Michelin Pilot HX, de 205/55 WR16; presiones: 2,1/2,3 bar y 2,3/2,8 bar a plena carga	Aleación, de 7,5" x 17" Michelin Pilot SX de 225/45 ZR17; presiones: 2,3/2,3 bar; 2,3/2,8 a plena carga

COTAS

	Mercedes CLK 320	Volvo C70
Largo/ancho/alto	4.567/1.722/1.345 mm	4.720/1.820/1.410 mm
Batalla y vías	2.690 mm y 1.505/1.474 mm	2.660 mm y 1.520/1.520 mm
Depósito	62 litros (gasolina sin plomo 95 RON)	73 litros (gasolina sin plomo 95 RON)
Peso	1.475 kg	1.480 kg
Coef. aerodinámico	Cx 0,31	Cx 0,30

PRESTACIONES

	Mercedes CLK 320	Volvo C70
Velocidad máxima	240 km/h	250 km/h (manual); 240 km/h (automático)
0-100 km/h	7"4/10	6"9/10 (manual); 7"2/10 (automático)

CONSUMO

	Mercedes CLK 320	Volvo C70
Homologado ECE	(medio) 9,9 litros/100 km	(medio) 10,8 litros/100 km (manual); 11,0 litros/100 km (automático)



C 70

dros, un corazón que convierte en un verdadero *dragster* a todo automóvil que lo monta. Es evidente, pues, que el C70 se puede codear sobradamente con el CLK 320, ya que a su potencial suma la reputada seguridad intrínseca a la marca sueca, una lujosa terminación, un equipo incluso más generoso y elementos tan apreciados como los airbags laterales, el control de tracción TRACS, el tren trasero multibrazo o el sistema de navegación.

Siguiendo con las diferencias, existen también otras de

www.mercedesclasicos.com



tipo estructural. El Mercedes es más compacto que su rival, que tiene mayor longitud, anchura y altura, contando a la vez con vías de mayores dimensiones, aunque emplea sin embargo una batalla 30 mm menor. Si a esto se une que el modelo alemán goza de un bastidor mejor puesto a punto, es más fácil entender por qué en zonas viradas resulta más agradable de conducir, más eficiente, divertido y manejable. Vira siempre plano, no cabecea y se muestra básicamente neutro de reacciones, facilitando que el

tren delantero se inscriba con una facilidad pasmosa incluso en los giros más cerrados. Además, al existir la posibilidad de desconectar el ASR, se pueden hacer diabluras en curvas lentas, disfrutando de lo lindo de la propulsión trasera con total seguridad y progresividad de reacciones.

En trazados sinuosos el Volvo tiene más problemas para aprovechar su potencial, ya que pierde motricidad y resulta excesivamente subvirador. Por tanto requiere una conducción muy depurada para sacarle partido. En esto

influye también de forma muy notable la puesta a punto de las suspensiones. El C70 va más alto que su oponente y monta un calzado excesivamente generoso para intentar aprovechar mejor los caballos, lo que produce cierto desequilibrio entre estabilidad y confort. De esta manera, su balanceo es menos contenido, ya que para lograr un compromiso más adecuado debería recurrir a unos tarados de amortiguación más energéticos y a estabilizadoras (sobre todo la delantera) más gruesas, lo que perjudicaría

la comodidad general. Es recomendable, por tanto, montar la opción de chasis deportivo rebajado para equilibrar el comportamiento, aunque combinada las llantas de 17" en vez de con las de 18" que se ofrecen a sobreprecio.

No obstante, en carreteras de buen piso y trazado rápido o en autopistas, el Volvo se desenvuelve correctamente y permite realizar cruceros de infarto con más facilidad y rapidez que el CLK. En este tipo de escenarios se impone claramente el modelo sueco, ya que su nivel prestacional es

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

	Mercedes CLK320	Volvo C70 (manual y automático)	
Máxima absoluta	238,41 km/h a 5.253 rpm en 5ª	246,74 km/h a 5.951 rpm en 5ª	236,06 km/h a 4.783 rpm en D
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	201,68 km/h	214,41 km/h	211,88 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	224,07 km/h a 5.948 rpm en 4ª	236,16 km/h a 5.696 rpm en 5ª	231,14 km/h a 4.683 rpm en D

ACELERACIÓN

	Mercedes CLK320	Volvo C70 (manual y automático)	
0-100 km/h	8"44/100 (en D)	7"13/100 (en 1ª y 2ª)	7"96/100 (en D)
400 metros (salida parada)	16"06/100	15"14/100	15"72/100
1.000 metros (salida parada)	29"16/100	27"29/100	28"04/100

RECUPERACIÓN

	Mercedes CLK320	Volvo C70 (manual y automático)	
En 4ª (desde 40 km/h) 400 m	14"10/100 (en D)	18"53/100	13"59/100 (en D)
1.000 m	27"13/100 (en D)	32"05/100	25"87/100 (en D)
En 5ª (desde 50 km/h) 400 m	13"64/100 (en D)	19"03/100	13"00/100 (en D)
1.000 m	26"55/100 (en D)	34"48/100	25"18/100 (en D)

ADELANTAMIENTO

	Mercedes CLK320	Volvo C70 (manual y automático)	
Lento: 20-70 km/h	3"93/100 (en D)	5"23/100 (en 2ª)	4"12/100 (en D)
Rápido: 70-120 km/h	6"81/100 (en D)	5"31/100 (en 2ª y 3ª)	5"83/100 (en D)
Total: 20-120 km/h	10"74/100 (en D)	10"54/100 (en 2ª y 3ª)	9"96/100 (en D)

FRENADA

	Mercedes CLK320	Volvo C70 (manual y automático)	
140 km/h a 0	73,9 m en 3"70/100	72,8 m en 3"76/100	77,28 m en 3"92/100

CONSUMO

	Mercedes CLK320	Volvo C70 (manual y automático)	
Velocidad constante	100/120 km/h: 7,8/8,9 litros/100 km	100/120 km/h: 8,27/9,14 litros/100 km (manual); 8,13/9,65 litros/100 km (automático)	
Conducción normal (carretera/Redia/Autopista)	vel. media: 98,15 km/h; 8,41 litros/100 km	vel. media: 98,15 km/h; 8,72 litros/100 km (manual); 9,25 litros/100 km (automático)	
Conducción deportiva (carretera montaña/Redia/Autovía)	vel. media: 134,78 km/h; 14,76 litros/100 km	vel. media: 134,78 km/h; 17,34 litros/100 km (manual); 19,76 litros/100 km (automático)	
Consumo medio en la prueba	9,96 litros/100 km	10,86 litros/100 km (manual); 11,69 litros/100 km (automático)	

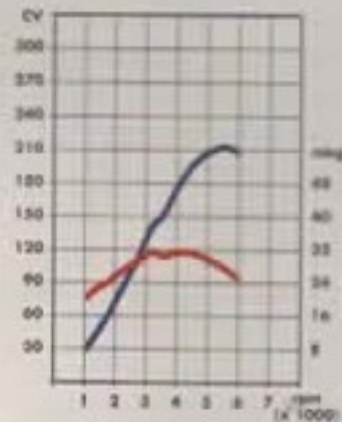
UNIDAD PROBADA

	Mercedes CLK320	Volvo C70 (manual y automático)	
Peso en báscula	1.489 kg	1.531 kg (manual); 1.559 kg (automático)	
Reparto de masas	750/739 kg (50,3/49,7 %)	931/604 kg (60,7/39,3%) (manual); 958/601 kg (61,4/38,6%) (automático)	
Presión de ruedas	2,3/2,3 bar	2,5/2,4 bar	

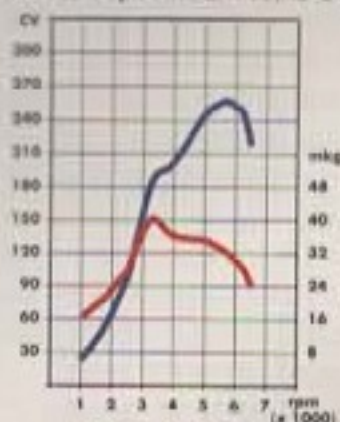
RENDIMIENTO

Aunque no ha alcanzado la potencia anunciada, el V6 de 18 válvulas del CLK 320 tiene buen tirón en alta, sin prescindir por ello de una elasticidad envidiable como principal virtud. Como es habitual en los motores turboalimentados, es a medio y alto régimen cuando más vigor entrega la mecánica del C70, lo que se traduce en una capacidad de aceleración y recuperación extraordinaria.

- **Potencia máxima**
212,98 CV a 5.440 rpm
- **Par máximo**
31,76 mkg a 3.170 rpm
- **Régimen máximo:** 6.000 rpm
- **Relación peso/potencia**
6,99 kg/CV
- **Potencia específica:** 86,57 CV/litro



- **Potencia máxima**
256,77 a 5.680 rpm
- **Par máximo**
40,39 mkg a 3.380 rpm
- **Régimen máximo:** 6.400 rpm
- **Relación peso/potencia**
5,96 kg/CV (manual); 6,07 kg/CV (automático)
- **Potencia específica:** 110,72 CV/litro



El Mercedes tiene un bastidor impecablemente puesto a punto y no necesita el descomunal calzado que monta el Volvo (de 17 pulgadas) para conseguir un óptimo equilibrio entre estabilidad y confort.



www.mercedes-benz.com



superior aun siendo más pesado que su oponente. Porque, ya sea en versión manual o en la de caja automática (el CLK 320 sólo se ofrece con transmisión automática de cinco marchas), el modelo nórdico gana claramente prácticamente en todas las mediciones, beneficiado por una diferencia de potencia que en el banco ha sido incluso superior a la nominal que dan ambos fabricantes. El Mercedes sólo es más rápido en el adelantamiento de 20 a 70 km/h y, como es lógico, en las recuperaciones en relación con la versión manual del Volvo, beneficiado en ambos casos por la fabulosa ca-

ja de cambios que monta. No en vano la transmisión automática del C70, con sólo cuatro velocidades, está obligada a emplear un escalonamiento más abierto y unos desarrollos más largos.

Por otra parte, en lo relativo a manejo, el cambio del CLK es casi igual de eficiente que uno manual cuando se usa el selector directamente. Y su eficacia está fuera de toda duda, superando claramente al que monta el Volvo tanto en suavidad como en rapidez, confort de uso y eficiencia; si bien, como es lógico, a la hora de ir deprisa, el C70 manual le supera en eficacia pura. Y es que, al reducir sigue

siendo más rápido el hombre que la máquina, sobre todo porque las cajas automáticas, cuando se rueda casi al límite, no permiten realizar algunas selecciones de retención o tardan en hacerlas, lo que obliga a abusar de los frenos más de la cuenta.

Hablando de frenos, hay que destacar que la versión manual del Volvo ha sido capaz de batir al CLK incluso a pesar del servofreno de emergencia BAS, si bien la variante automática del modelo sueco no ha podido llegar al mismo nivel. No obstante, en este apartado ninguno de los dos modelos presenta queja alguna, ya que en



Como buenos coupés de lujo, ambos ofrecen cuatro confortables plazas, lo que permite que los pasajeros traseros disfruten también de cualquier desplazamiento.

Ficha comercial

LLAVE EN MANO

Mercedes CLK 320

Volvo C70 manual y automático

Precio	7.650.000 ptas. IVA e impuesto de matriculación incluidos; transporte, tasa de matrícula, seguro y opciones a parte	7.340.000 ptas. (manual); 7.565.000 ptas. (automático) IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos; tasa de matrícula, seguro y opciones a parte
Garantía	Un año o 100.000 km	Un año sin límite de kilometraje
Lanzamiento en España	Junio de 1997	Febrero 1998
Atención al cliente	949 26 80 00	91 566 62 54

EQUIPAMIENTO

Serie

ABS, ASR, airbag para conductor, acompañante y lateral en las puertas, sistema de climatización automático con filtro antipolvo, asientos deportivos con sistema eléctrico de acceso a las plazas traseras (Easy Entry), cierre centralizado de puertas, maletero y tapón de gasolina con sistema de bloqueo automático durante la marcha, cambio automático de cinco marchas con sistema de control de velocidad de cruce Tempomat, columna dirección regulable en profundidad, dispositivo detector de ocupación del asiento del acompañante (para activar/desactivar el airbag) elevallas eléctricas, llantas de aleación, bloqueo de arranque con llave de encendido electrónica, pretensores de los cinturones de seguridad con limitador de fuerza de tensado, respaldo posterior abatible por partes asimétricas, dirección asistida, cristales calorífugos, servofreno de emergencia (BAS), volante y palanca de cambios forrados en piel y retrovisores eléctricos

ABS, airbag conductor, sistema SIPS de protección de impactos laterales, airbag laterales, climatizador con filtro de polen, volante regulable de piel o combinando piel y madera, dirección asistida, cierre centralizado con mando a distancia e inmovilizador electrónico, elevallas eléctricas, faros regulables desde el interior, limpiavientos, faros antiniebla, ordenador de viaje, acabados en madera, asientos eléctricos con tres memorias, sistema de entrada también eléctrico, calefactados tapizados en piel y con regulación en altura y lumbar, control automático de velocidad, llantas de aleación de 7,5"x 17", equipo de música con cargador de 3CD, 10 altavoces y sistema Prologic (altavoz adicional central de dos vías)

Opcional

Control de estabilidad ESP, asientos eléctricos con memoria, alarma antirrobo, bolsa para esquíes, asientos calefactados, lavafaros, faros de Xenón, sensor de lluvia para el parabrisas, sensores de aparcamiento con sistema Parktronic, sistema de navegación Autopilot (APS), tapicería de piel, equipo de sonido Bose Special o Exquisit con ocho altavoces y cargador de CD, techo corredizo de cristal calorífugo, kit estético AMG y llantas AMG de 7,5"x 17" delante y 8,5"x 17" detrás con neumáticos de 225/45 ZR17 delante y 245/40 ZR17 detrás

Pintura metalizada, airbag acompañante, tapicería combinada piel/Alcántara, tapicería de piel especial, techo solar eléctrico, llantas de aleación BBS Triton de 7,5"x 18" con neumáticos de 225/40 ZR18, apoyabrazos central con portavasos, retrovisor interior fotosensible, sistema de navegación (no compatible con el sistema Prologic del equipo Hi-Fi), chasis deportivo rebajado y alarma

ambos casos se dispone de generosa potencia y de suficiente resistencia a la fatiga, aunque el modelo alemán tiene de mayor equilibrio merced a unas suspensiones mejor afinadas.

Por lo que respecta al interior, los dos ofrecen un exquisito acabado, diferenciándose sólo por cuestiones de gusto y matiz. Ambos habitáculos son de cuatro plazas, amplios y aprovechables, muy confortables para viajes largos. Los asientos del Volvo son más acogedores y el cuadro de instrumentos más completo, sin que esto signifique que el Mercedes no tenga un puesto de mando impecable, cómodo y bien resuelto. Otro detalle que los diferencia es el sistema eléctrico Easy Entry de acceso a las plazas traseras, mucho más eficiente, rápido y fácil de accionar en el caso del CLK.

Está claro, pues, que aunque van dirigidos a un mismo público, estos dos suntuosos coupés presentan suficientes diferencias para inclinar la balanza de uno u otro lado en función del gusto del consumidor. El Mercedes se presenta como un producto más conseguido, con las cualidades típicas de las mejores creaciones de la firma alemana. Es el más indicado para los puristas y para los amantes de la propulsión trasera, que disfrutará a tope de sus atributos y de ese agrado de conducción tradicional en la marca que propicia que, a medida que transcurren los kilómetros apetezca aún más conducirlo. El Volvo, por su parte, ofrece más equipo y prestaciones superiores por menos dinero. Es un verdadero misil con ruedas, una máquina de acelerar que requiere mano férrea e ideas claras para extraerle todo su potencial, sobre todo en zonas sinuosas. Porque siendo claramente más potente y rápido que su oponente, no llega a ser más eficaz en términos absolutos, aunque en autopista y zonas rápidas de trazado amplio, el CLK 320 no lo tendrá fácil para seguir su estela.

Fernando Gómez Blanco