

MASERATI 222 SE CONTRA MERCEDES 300 CE 24V

RAZAS OCULTAS

Es raro encontrarse con ellos por la calle, o en un atasco a la salida de un puente festivo. Es más fácil que nos superen a toda velocidad en una larga autopista o verlos aparcados cerca de un restaurante de lujo o a la puerta de una preciosa villa. Maserati y Mercedes, dos marcas que no necesitan presentación enfrentadas de nuevo en nuestras páginas a través de dos de sus excelentes modelos, el 222 SE y el 300 CE 24 V. Una raza de vehículos muy especial, dos coupés elegantes y lujosos que sin embargo se pueden deshacer de cualquier deportivo medio un poco recalcitrante con sólo un pisotón al acelerador.

SON dos modelos similares en concepto y prestaciones pero con algunas diferencias si nos referimos al precio o al tipo de cliente que se va a decidir por uno u otro.

El amante de las prestaciones, de las reacciones vivas, de la aceleración brutal preferirá el modelo italiano, mucho más nervioso y temperamental que el alemán. Con sus dos turbos y sus 250 caballos de potencia, la conducción del 222 SE reserva a su propietario momentos intensos, rodeado siempre de una atmósfera de lujo y elegancia difícil de igualar. El Mercedes no se queda atrás, pero dentro de sus esquemas no entran las reacciones brus-


PRUEBA
Motor 16
Motor 16 / 45

VIRTUDES

- Suspensión regulable en opción
- Aceleración impresionante
- Línea atractiva

MASERATI 222 SE
PRECIO: 7.347.316 PTAS.

- Manejo de palanca áspero
- Frenos insuficientes y sin ABS
- Conducción en mojado

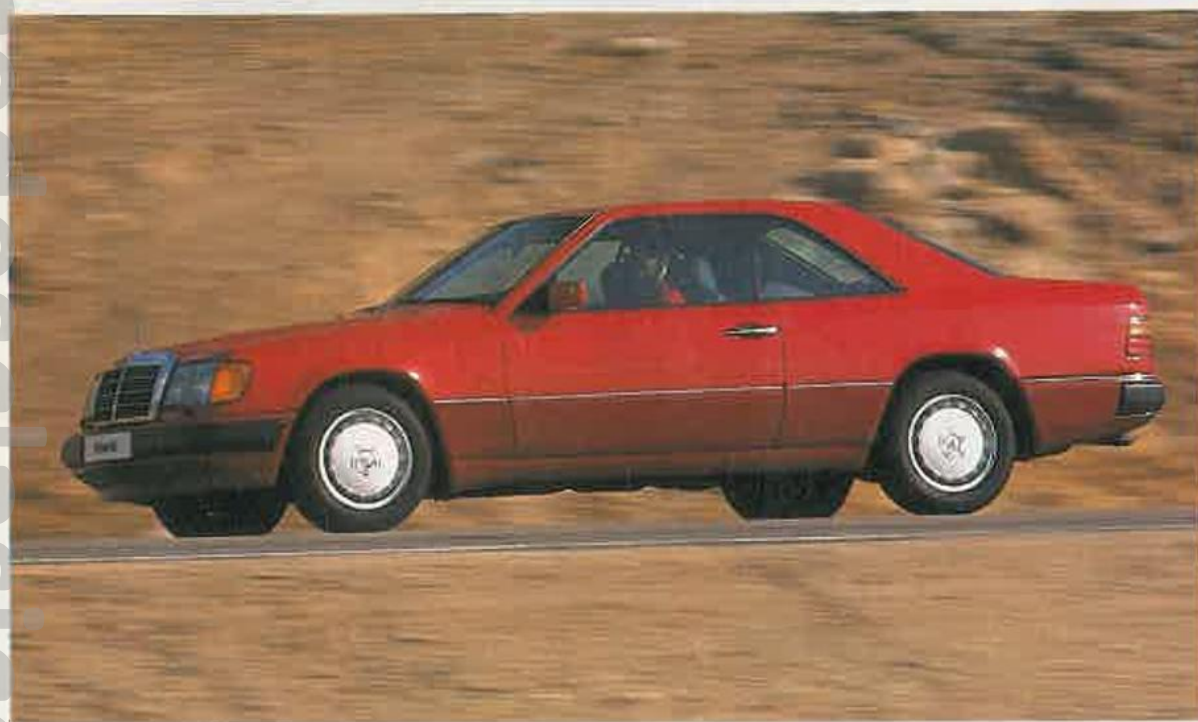
DEFECTOS**VIRTUDES**

- Caja automática bien adaptada
- Comportamiento general
- Terminación

MERCEDES 300 CE 24V.
PRECIO: 8.353.004 PTAS.

- Equipamiento de serie
- Consumo alto
- Volante grande

DEFECTOS



COUPES CON ESTILO

Son elegantes, estilizados, lujosos y potentes. Son dos de los coupés con más estilo del mercado.

cas o la aceleración de un turbo. En este caso los 231 caballos del nuevo motor dotado de 24 válvulas, son suficientes para situar al 300 CE en un lugar destacado del segmento aunque sin llegar a las impresionantes cifras del italiano. También es cierto que el Mercedes de nuestra prueba no contaba con cambio manual; por una vez quisimos que la nueva caja automática de cinco velocidades que la marca alemana pone a disposición de sus clientes en los modelos de seis cilindros, demostrase en una comparativa sus poderes.

Frente al Maserati, el alemán lo tiene bastante fácil; en el modelo del tridente los cambios se realizan con precisión y se nota perfectamente que la marcha ha en-

trado, pero el tacto de la palanca es lo suficientemente áspero como para dar una lentitud a la maniobra que no concuerda con las prestaciones y el carácter del coche. En el lado opuesto nos encontramos con un cambio automático cómodo como ninguno y preparado para que con su utilización el conductor se divierta y aproveche al máximo la fuerza del motor. La rapidez de respuesta de este sistema da una ventaja vital al Mercedes en muchas situaciones aunque muchos, desde luego, seguirán prefiriendo la gracia del embrague.

Como ya hemos dicho, en el Maserati se viven grandes sensaciones que serán mucho más valoradas por el amante de la conducción en el más amplio sentido de

la palabra. Aunque los turbos del italiano son más pequeños de lo normal y comienzan a soplar a bajas revoluciones, la mayor aceleración sorprende al conductor a partir de 2.500 ó 3.000 revoluciones, en ese momento el dosificar la potencia se hace imprescindible para dominar una aceleración increíble. Sin duda el Maserati 222 SE es más divertido y en determinadas carreteras podría dejar a su rival muy atrás, pero la eficacia del Mercedes no perdona y su conducción, bastante menos delicada que la del italiano, permite al conductor contrarrestar esa diferencia de potencia. Esto se hace más patente cuando las condiciones del suelo no son las idóneas. Entonces el Maserati no es tan dócil y obliga al conductor a poner



LUJO ITALIANO

Las maderas nobles inundan el habitáculo del Maserati aunque el volante peca de escurridizo. Los asientos delanteros sujetan el cuerpo a la perfección.

mucha más atención y a trabajar más con el volante, a pesar de contar con un efectivo diferencial autoblocante. En esas condiciones es en las que el alemán, asistido por algunos sistemas de seguridad, se mueve como pez en el agua.

Dos modelos de la marca italiana pueden montar en opción un sistema especial de suspensión activa -222 SE y Spider- con cuatro diferentes tipos de dureza regulables desde el interior -mando digital cerca de la palanca- y con un resultado francamente satisfactorio. En este sentido hay que quitarse el sombrero ante el italiano pues por 192.000 pesetas -cantidad que no dispara el precio final respecto a su rival- el conductor del Maserati adapta el comportamiento del coche a su gusto mejorando sus cualidades dinámicas en un alto porcentaje. El alemán se conforma con su sistema Multilink trasero -que no es poco- para afrontar todo tipo de situaciones sin el más mínimo complejo. En opción -cerca de medio millón de pesetas- es posible disponer del sistema ASR, muy recomendable para impedir patinajes imprevistos y pérdidas de tracción. La única pega la hemos encontrado al intentar realizar un tipo de conducción más agresiva pues el ASR nos lo ha impedido.

Los dos modelos cuentan con un sistema de discos en las cuatro ruedas -los delanteros ventilados- para detener el coche. En el Mercedes esto se complementa con el antibloqueo. El tacto y el recorrido del pedal es muy bueno en ambos e incluso nos ha sorprendido agradablemente lo que el italiano tarda en bloquear las ruedas en piso deslizante, sin embargo en resistencia a la utilización, el alemán se queda solo. La dirección es asistida de se-

rie y permite al conductor maniobrar con soltura y centrar su esfuerzo en otros aspectos más importantes de la conducción.

El Maserati es un vehículo exclusivo con un equipamiento de primer orden. El climatizador automático es de serie, así como los asientos eléctricos, las llantas de aleación, el autoblocante, el volante regulable, etcétera; sin embargo faltan

detalles, como el espejo de cortesía en el parasol del acompañante o unas llaves menos ridículas, que estropean de una manera algo tonta la magnífica imagen del modelo.

El Mercedes cuesta un millón de pesetas más que el italiano sin aire acondicionado ni asientos regulables eléctricamente y alguna cosa más de menor

FICHA TECNICA		
	MASERATI	MERCEDES
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.790	2.960
Árbol de levas	Doble, en cabeza	2, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3	4
Alimentación	Inyec. elect. y dos tubos	Inyec. electromecánica
Compresión	7,8 a 1	10 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	250 CV (184 Kw)/5.600	231 CV (170 Kw)/6.300
Par máximo / r.p.m.	39,2 mkg (385 Nm)/3.600	27 mkg (265 Nm)/4.600
TRANSMISION		
Tiacción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Automática de 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,5/15,0/21,0	8,2/14,1/22,0
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,2/37,0	31,7/42,2
Embrague	Monodisco en seco	
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	3
Diámetro de giro (m)	11,7	11,2
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	No	Si
SUSPENSIONES		
Delantera	Indep., brazos transvers	Independiente
Trasera	Indep., triáng. oblicuos	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación 6,5/7J X 15	Aleación 6,5 J X 15
Neumáticos	205/50 y 225/50 VR 15	195/65 ZR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.240	1.470
Capacidad del depósito de combus	80 litros	70 litros

EL cambio automático del Mercedes está pensado para que el conductor disfrute conduciendo, sin perder el control del automóvil.



LA ESTRELLA TAMBIEN ESTA DENTRO

En las inserciones de madera, en el cuero, en el perfecto acabado, la marca alemana cuida estos aspectos al limite aunque obligue a comprar aparte muchos accesorios.

importancia. Pero si nos ponemos a hablar de precios de equipo opcional, aumentan las sorpresas. El aire acondicionado encarece el precio final del 300 CE 24V en 438.900 pesetas y la tapicería de cuero que en el Maserati se puede solicitar por 290.000 pesetas, en el alemán se fija en 350.000. Sin duda en Mercedes este tema no les preocupa demasiado, pre-

fieren ofrecer un acabado impecable y hay que decir que miman más todo lo referente a la seguridad, tanto activa como pasiva. Muestra de ello es el ABS de serie o la posibilidad de montar opciones pensadas para la seguridad del conductor.

Dejando de lado todo esto diremos que aunque la parte habitable del Mercedes es superior en capacidad a la del Maserati

-cuatro adultos bien instalados en ambos el puesto de conducción del italiano el que se lleva nuestra mejor puntuación. Dos detalles más, un volante totalmente en madera en el modelo del tridente muy escurridizo en cualquier época del año y un error de velocímetro brutal -a 223 km/h reales marca 280 km/h-. En el Mercedes encontramos lo habitual, un volante

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	MASERATI	MERCEDES
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	17,4	15,2
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	9,0	9,5
En conducción rápida	16,8	13,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	12,3	10,8
A 140 km/h de cruceo	14,1	12,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	14,4	12,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos.	520	530

FRENOS		
	MASERATI	MERCEDES
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h:	18,2	15,4
A 100 km/h:	57,3	42,8
A 120 km/h:	74,9	61,7

SONORIDAD		
	MASERATI	MERCEDES
Al ralentí:	57,5	42,7
A 60 km/h	63,5	56,0
A 90 km/h	65,8	61,7
A 120 km/h	69,3	64,6
A 140 km/h	72,9	66,9

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras - con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios

PRESTACIONES		
	MASERATI	MERCEDES
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	223,5	228
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	15,4	16,3
1 000 m. salida parada (seg.)	27,8	29,3
0-100 km/h (seg.)	7,5	8,6
Metros recorridos	118,5	135
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	16,6	14,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	18,4	14,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	29,7	27,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	32,1	27,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	5,7	5,8
Metros recorridos	162	164
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	7,1	5,7
Metros recorridos	201	162

EQUIPAMIENTO		
	MASERATI	MERCEDES
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Orientador de viaje	NO	OP
Volante regulable	SI	OP
Faros antinieba	SI	NO
Aire acondicionado	SI	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	OP
Asientos regulables electrónicamente	SI	OP
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	OP
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevabarras eléctricos (D/T)	SI/-	SI/-
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	SI	SI



PARA CORRER

Son ágiles y potentes y con ellos se puede viajar cómodamente y muy rápido a la vez. Sin embargo en carreteras deslizantes el Maserati se muestra algo intratable.

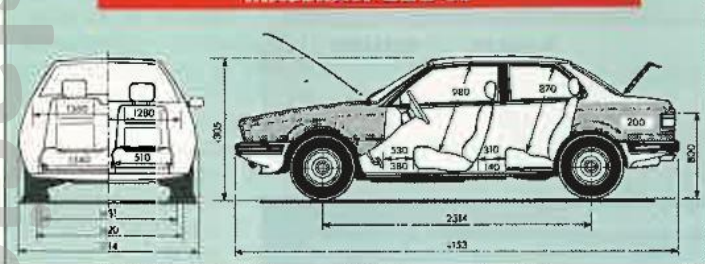
gigantesco que deslucen un interior muy equilibrado.

Haciendo balance pensamos que decidirse por el Maserati equivale a entrar en la leyenda, poseer un modelo exclusivo y elegante y disponer de 250 caballos muy utilizables en toda circunstancia acompañado todo ello de un equipamiento brillante. Un Mercedes está más visto y además es más caro, pero abrirte camino con una estrella coronando el capó no es ninguna tontería. El 300 CE 24 V Automático es, además, una delicia que convencerá a unos clientes menos deportivos pero no por ello menos amantes de las prestaciones y de los coches con clase.

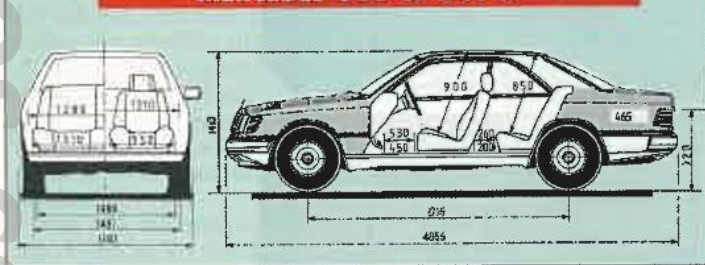
Andrés Mas

Fotos: Alfonso J. Nieto

MASERATI 222 SE



MERCEDES 300 CE 24V A



DATOS DEL COMPRADOR

MASERATI: Importador: Auto Barajas, S.A. Julián Camarillo, 7 28637 Madrid. Teléfono: (91) 327 03 56. Red de postventa: 19 puntos. Garantía: 18 meses sin límite de kilómetros.
MERCEDES: Importador: Mercedes Benz España, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00 Red de postventa: 92 puntos. Garantía: Un año sin límite de kilómetros

MECANICA

MASERATI	2º	Impresionante mecánica con seis cilindros en V, tres válvulas por cilindro y dos turbocompresores con sus correspondientes intercoolers. En definitiva, 250 caballos capaces de todo.
MERCEDES	1º	La técnica de la culata multiválvulas ha entrado por la puerta grande en la marca alemana. Los 231 caballos junto con la caja automática de cinco velocidades dan muchas alegrías.

COMPORTAMIENTO

MASERATI	2º	Con una buena carretera como base, el Maserati 222 SE se comporta muy bien. No es así en terreno deslizante donde su conducción se vuelve delicada. Los frenos quedan algo escasos.
MERCEDES	1º	El alemán va sobre rines en cualquier situación. Si encima lleva la opción del ASR, es prácticamente imposible que el 300 CE se desmande más de la cuenta. El ABS es de serie.

CONFORT

MASERATI	1º	Los asientos sujetan mejor el cuerpo y en opción la suspensión activa permite cuidar más al pasajero. La climatización automática viene de serie y el sonido del motor es agradable.
MERCEDES	2º	El habitáculo es mayor pero los asientos son demasiado grandes y con la opción de cuero el cuerpo resbala demasiado. La climatización automática no es de serie.

RENDIMIENTO

MASERATI	1º	El rendimiento de este motor es magnífico y en aceleración se muestra intratable. No es, por otra parte, el mejor en velocidad máxima, los desarrollos no se lo permiten.
MERCEDES	2º	La ventaja de la caja automática se traduce en unas mejores recuperaciones gracias a que una ligera presión sobre el acelerador, significa la entrada de una marcha más corta.

CARROCERÍA

MASERATI	1º	Exclusividad y atractivo a pesar de los años. El Maserati es una belleza andante. Pero no todo son virtudes, un maletero minúsculo y una habitabilidad menor es el precio a pagar.
MERCEDES	1º	Más moderno y aerodinámico, el 300 CE conserva la elegancia y capacidad habitable de todos sus hermanos de gama. El maletero es generoso y la calidad de terminación, impecable.

ECONOMIA

MASERATI	1º	Gasta más pero cuesta bastante menos y cuenta con un mejor equipamiento. En cualquier caso no son modelos de un segmento en el que se tenga muy en cuenta estos temas.
MERCEDES	2º	No se puede hablar de consumos recortados, pero dentro de lo alto hay que decir que es el Mercedes, con su ahorrativa 5ª velocidad de la caja automática, el que consume menos.