

# Auda



Comparativo:  
Audi TT 1.8T / BMW Z3 Coupé 2.8 /  
Mercedes SLK 230 K / Porsche Boxster

# Conducir a cuatro bandas

Son los coches de moda. Coupés que demuestran la audacia y el poderío de la industria alemana. Tras su irresistible silueta esconden afinadas mecánicas destinadas a ofrecer el máximo placer de conducción. Algo que combinan exquisitamente con el energético carácter que siempre distingue a todo deportivo de las marcas que los sellan.

PROHECO





Todos tienen en su línea un factor clave para su éxito. El último en llegar, el Audi TT, quizá sea el más vanguardista y atrevido



El comportamiento dinámico del BMW es una de sus virtudes. Los asientos son muy envolventes y deportivos.



El diseño del Z3 es sin duda el más clásico de este comparativo, aunque igualmente llamativo.



Hace apenas algunos años esta categoría era prácticamente inexistente. Coupés de apenas cuatro metros que sacrificaban la funcionalidad en beneficio de la estética no tenían demasiado *quorum* entre los fabricantes de automóviles. Sin embargo, desde que se presentó el primer prototipo del Mercedes SLK en el Salón de Turín en 1994, comenzó a gestarse una moda que ha llegado en estos momentos a su máximo apogeo. Todas las marcas de renombre, rivales directos de la firma de la estrella, también vislumbraron en este concepto un futuro muy halagüeño. Sin embargo, puede decirse que este resurgir de la raza es un poco consecuencia directa del carácter lúdico que el mercado está demandando. De hecho, el principal objetivo de estas firmas fue realizar un roadster, es decir, un capricho de un tamaño pequeño y a precio relativamente asequible. Y el único que no ha nacido primero como un descapotable ha sido el último en aparecer, el Audi TT —la versión abierta no llegará hasta bien entrado 1999—. De todas

Los cromados proporcionan un brillo especial al interior del TT, cuya estética ofrece un estilo muy vanguardista.

formas, pocas semanas después de su presentación en sociedad, se expuso en el Salón de Tokio la variante abierta del Audi denominada entonces TTs. Por ello puede considerarse que su evolución ha sido similar a la de sus rivales de este comparativo; si bien, en cada caso la fórmula empleada ha sido distinta y, por tanto, el resultado final es bastante diferente.



www.me

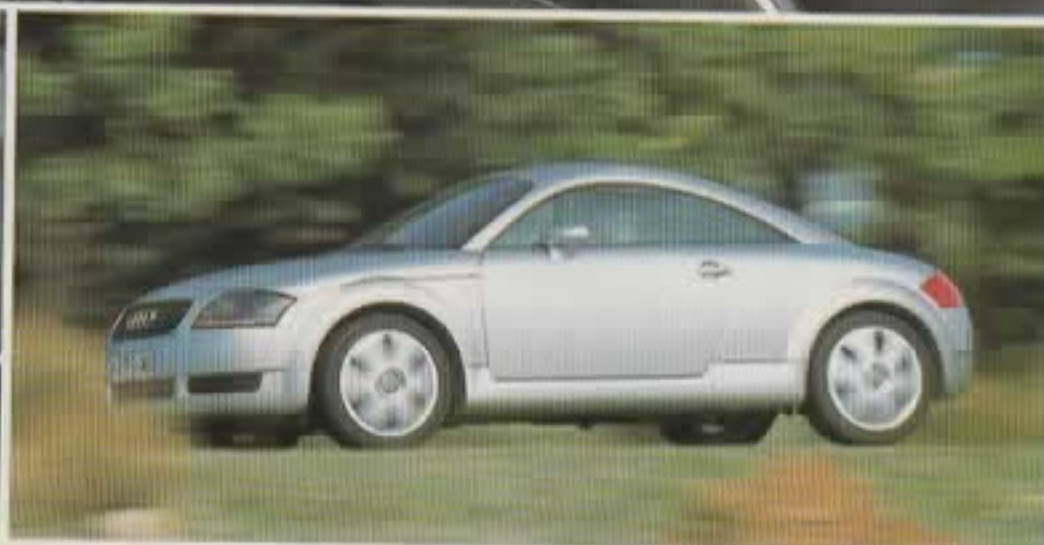
com

com

com



www.mercedes.es



**El comportamiento del futurista coupé de Audi está condicionado por un equipo de neumáticos muy generoso. Esto permite una velocidad de paso por curva altísima.**



Todos tienen en su línea un factor clave para su éxito. El último en llegar, el Audi TT, quizá sea el más vanguardista y atrevido, con un diseño muy audaz que se sale bastante de los cánones estilísticos habituales en este tipo de coches. Ofrece una silueta «muy coupé», con un trazo del techo muy tumbado que va en detrimento del espacio para la cabeza de los ocupantes de las plazas traseras. No obstante, aunque éstas sean hábiles sólo para niños pequeños, los responsables de Audi querían ofrecer la funcionalidad de un 2+2. Los otros tres rivales son estrictos dos plazas, aunque con filosofías diferentes. Porque, por ejemplo, en el diseño del BMW Z3 Coupé, donde se recogen rasgos muy clásicos como el alargado capó, la cola truncada o las branquias laterales, hay que



**Pocas veces cuatro coches de un concepto similar aportan sensaciones y planteamientos tan diferentes**



reconocer que se ha tenido bastante en cuenta el sentido práctico, dotándole de una carrocería que permite gozar de un maletero muy generoso, a costa, eso sí, de prescindir de las plazas posteriores. El planteamiento del Mercedes SLK y el Porsche Boxster quizá sea algo diferente, ya que tienen la obligación de ser también descapotables, modalidad que combinan —el Porsche gracias al *hard-top*— con su condición de coupé. El modelo de la estrella nació así, con dualidad de funciones, gracias a su revolucionario techo duro plegable eléctricamente. El Boxster recurre al techo metálico —desmontable entre dos personas— para transformarse en un atractivo modelo cerrado, también de sólo dos plazas pero con dos maleteros, uno muy aprovechable en la parte delantera. Quizá pueda parecer un dato un poco superfluo analizar la capacidad de los portaequipajes con automóviles de este tipo, pero resulta vital para poder sacarles un aprovechamiento digno a modelos como estos que, por sus características, tiene otras prioridades. Los mejor parados

en este sentido son el TT con 290 litros ampliables y el SLK que alcanza los 350 litros, este último siempre y cuando no esté el techo plegado.

Otro aspecto importante está en la mecánica, impuesta por la tradición de cada marca y que determina el carácter de cada uno.

El TT, como buen Audi, es un tracción delantera —también disponible con tracción total—, transmisión que se combina con un motor de reducida cilindrada pero exprimido al máximo gracias a la tecnología más moderna. Por ello, el 1.8 litros que le anima con turbo de geometría variable y cinco válvulas por cilindro alcanza en el TT nada menos que 180 CV (185 CV en el banco de rodillos) lo que supone una potencia específica por encima de los 100 CV/litro. Esto no sería nada del



**Como buen Mercedes, el SLK disfruta de la misma calidad de acabado que sus hermanos mayores.**



**Según el banco de rodillos, el motor del SLK 230K es el más potente de los cuatro protagonistas de este comparativo, lo que se traduce en unas prestaciones magníficas.**



punto de vista del rendimiento, esta mecánica es la más brillante, con una potencia que en el banco se ha acercado a los 200 CV y un par superior a los 30 mkg a poco más de 3.000 rpm. No obstante, este motor tiene un tacto tosco, impropio del refinamiento que se merece un Mercedes. Y esta sensación se acentúa si se opta por el cambio manual.

Para ejemplo de refinamiento está el propulsor de BMW, un seis cilindros atmosférico de 2,8 litros que siempre ha sido alabado en cualquiera de los modelos en los que se ha empleado. Y en el Z3 Coupé no podía ser menos, porque su elasticidad se combina, como en ninguna otra mecánica, con

la facilidad para subir de vueltas. Una verdadera delicia, en definitiva. El último en discordia es el Boxster, que disfruta de la mecánica más deportiva.



**El atractivo diseño del Boxster ha sido la fuente de inspiración incluso a la hora de renovar el mítico 911.**



**Con el techo metálico, el compacto roadster de Porsche se transforma en un precioso coupé.**

otro mundo si no se tienen en cuenta que además el par aumenta, con una curva incluso más aprovechable. Si ya en la versión de 150 CV se ha dicho que su entrega a bajo régimen es como la de un tractor, en la que no existe el tiempo de respuesta, en este caso ocurre tres cuartos de lo mismo, pero con cifras mucho mejores. Respecto al último 1.8T de 150 CV que pasó por esta redacción, el TT ha conseguido 5 mkg más a un

régimen 1.300 rpm menor. Y esto sorprende más cuando en la práctica apenas se percibe un tiempo de respuesta; es decir, no existe una «patada» de entrada del turbo, sino que la entrega de fuerza es muy progresiva en todo momento. Y todo ello aderezado con una ca-

pacidad para subir de vueltas encomiable. Porque, si bien en alta es donde menos brilla este motor, alcanza el régimen de corte en 6.750 rpm, el más elevado de todos los contendientes de este test.

El Mercedes SLK utiliza una fórmula parecida, recurriendo a un motor sobrealimentado aunque en este caso con un compresor rotativo tipo Roots y una cilindrada superior, ya que se trata de un 2,3 litros. Desde el

Un seis cilindros tipo boxer con 2,5 litros. Es también atmosférico, pero que demuestra todo su potencial en la zona alta del cuentarrevoluciones. Es el que menos par ofrece, con mucha diferencia respecto a sus rivales, pero es el que tiene más genio cuando la aguja pasa de las 5.000 rpm. Este es el momento en el que cambia de fase la distribución variable y en el que el sonido se vuelve todavía más cautivador. Todo eso se aprecia en las prestaciones. Porque el Porsche presenta los registros más pobres en cuanto a recuperaciones, aunque en aceleración y velocidad punta deja claro que su procedencia no le permite dejarse vencer tan fácilmente. De todas formas, su cilindrada relativamente contenida y el hecho de no disponer



**El aspecto desenfadado y lúdico de estos coupés alemanes esconde un nivel tecnológico de primera fila**

www.mercedesclasicos.com

### Datos oficiales

MOTOR	Audi TT 1.8 T	BMW Z3 2.8 Coupé	Mercedes SLK 230 K	Porsche Boxster
<b>Definición</b>	Cuatro cilindros en línea, delantero transversal; refrigerado por agua	Seis cilindros en línea, delantero longitudinal; refrigerado por agua	Cuatro cilindros en línea, delantero longitudinal; refrigerado por agua	Seis cilindros en línea, central longitudinal; refrigerado por agua
<b>Arquitectura</b>	Bloque de fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos	Bloque de fundición gris y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre siete apoyos	Bloque de fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos	Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal forjado con siete apoyos
<b>Cilindrada</b>	1.781 cc (81,0 x 86,4 mm); compresión, 9,5:1	2.793 cc (84 x 84 mm); compresión, 10,2:1	2.295 cc (90,9 x 88,4 mm); compresión: 8,8:1	2.480 cc (85,5 x 72,0 mm); compresión, 11:1
<b>Alimentación y encendido</b>	Gestión electrónica Motronic ME 7.5 con inyección multipunto secuencial y turbocompresor KKK K03 con intercooler; encendido estático integrado.	Gestión electrónica digital Siemens MS41.0, con inyección secuencial multipunto; encendido electrónico integrado	Gestión electrónica con inyección secuencial multipunto, compresor mecánico Roots e intercooler; encendido electrónico integrado	Gestión electrónica digital Bosch Motronic M5.2, con inyección secuencial multipunto; encendido electrónico integrado
<b>Distribución</b>	Cinco válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de doble árbol de levas en culata mandado por correa dentada	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de dos árboles de levas en culata mandados por cadena doble; sistema VANOS de distribución variable	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de dos árboles de levas en culata mandados por cadena	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de dos árboles de levas en cada culata mandados por cadenas; sistema Variocam de distribución variable
<b>Potencia máxima</b>	132 kW (180 CV) a 5.500 rpm	142 kW (193 CV) a 5.500 rpm	142 kW (193 CV) a 5.300 rpm	150 kW (204 CV) a 6.000 rpm
<b>Par máximo</b>	235 Nm (23,9 mkg) entre 1.950 y 5.000 rpm	280 Nm (28,57 mkg) a 3.500 rpm	280 Nm (28,57 mkg) a 2.500 rpm	245 Nm (25 mkg) a 4.500 rpm
<b>TRANSMISIÓN</b>				
<b>Disposición motriz</b>	Motor delantero transversal con cambio en prolongación del cigüeñal; tracción delantera	Motor delantero longitudinal con cambio en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control de tracción ASC+T	Cambio manual de cinco relaciones en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control de tracción ASR	Cambio manual de cinco relaciones; propulsión trasera con diferencial autoblocante y control de tracción ASR
<b>Embrague</b>	Monodisco en seco con mando hidráulico	Monodisco en seco con mando hidráulico	Monodisco en seco con mando hidráulico	Monodisco en seco con mando hidráulico
<b>Cambio (relaciones y desarrollos finales)</b>	1 <sup>a</sup> 3,300:1 (8,87 km/h) 2 <sup>a</sup> 1,944:1 (15,05 km/h) 3 <sup>a</sup> 1,308:1 (22,37 km/h) 4 <sup>a</sup> 1,034:1 (28,29 km/h) 5 <sup>a</sup> 0,838:1 (34,91 km/h)	4,200:1 (8,71 km/h) 2,490:1 (14,73 km/h) 1,660:1 (22,10 km/h) 1,240:1 (29,58 km/h) 1,000:1 (36,68 km/h)	3,86:1 (8,82 km/h) 2,18:1 (15,27 km/h) 1,38:1 (24,13 km/h) 1,00:1 (33,29 km/h) 0,80:1 (41,62 km/h)	3,50:1 (8,46 km/h) 2,12:1 (13,97 km/h) 1,43:1 (20,71 km/h) 1,03:1 (28,75 km/h) 0,79:1 (37,48 km/h)
<b>Grupo</b>	3,938:1	3,15:1	3,46:1	3,89:1
<b>BASTIDOR</b>				
<b>Suspensión</b>	Delantera independiente de tipo McPherson, con triángulo inferior; trasera de ruedas tiradas por brazos longitudinales unidos por un eje torsional; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora en ambos trenes (19/23 mm Ø)	Delantera independiente tipo McPherson, con triángulo inferior; trasera de ruedas tiradas por brazos oblicuos reforzados; amortiguadores telescópicos de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos trenes (27/17 mm Ø)	Delantera independiente de páralelogramo deformable y estabilizadora (24 mm Ø); trasera independiente multibrazo; resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos en ambos trenes	Delantera independiente tipo McPherson con triángulo inferior; trasera independiente tipo McPherson con brazos longitudinales y transversal; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora (23/18,5 mm Ø) en ambos trenes
<b>Dirección</b>	Cremallera asistida; diámetro de giro: 10,5 m	De cremallera asistida; diámetro de giro: 10,4 m	Recirculación de bolas asistida; Diámetro de giro: 10,6 m	Cremallera asistida; diámetro de giro: 10,6 m
<b>Volante</b>	375 mm Ø (2,75 vueltas)	375 mm Ø (2,75 vueltas)	380 mm Ø (3 vueltas)	380 mm Ø (3 vueltas)
<b>Frenos</b>	Doble circuito hidráulico en diagonal, con servoasistencia, discos ventilados delante (313 mm Ø), macizos detrás (233 mm Ø) y ABS	Doble circuito hidráulico en diagonal servoasistido, con discos ventilados delante (286 mm Ø), macizos detrás (273 mm Ø), y ABS	Doble circuito hidráulico en diagonal servoasistido, con discos ventilados delante (288 mm Ø), macizos detrás (278 mm Ø) y ABS	Doble circuito hidráulico en diagonal servoasistido, con discos ventilados delante y detrás (298/292 mm Ø), pinzas de aluminio con cuatro bombines y ABS
<b>Llantas</b>	Aleación ligera, de 7" x 16"	De aleación ligera de 7" x 16"	Aleación, de 7" x 16"	Aleación de 6" x 16" delante y 7" x 16" detrás
<b>Neumáticos</b>	Michelin Pilot SX, de 205/45 WR 16	Michelin Pilot HX de 225/50 ZR16	Dunlop SP Sport, de 205/55 VR16 delante y 225/50 VR16 detrás	Pirelli P-Zero asimétrico, de 205/55 ZR16 delante y 225/50 ZR16 detrás
<b>COTAS</b>				
<b>Largo/ancho/alto</b>	4.041/1.764/1.346 mm	4.025/1.740/1.306 mm	3.995/1.743/1.270 mm	4.315/1.780/1.290 mm
<b>Batalla y vías</b>	2.422 mm y 1.528/1.513 mm	2.445 mm y 1.413/1.494 mm	2.400 mm y 1.488/1.480 mm	2.415 mm y 1.465/1.524 mm
<b>Depósito</b>	55 litros	51 litros	53 litros	57 litros
<b>Peso</b>	1.205 kg	1.390 kg	1.325 kg	1.300 kg
<b>Coef. aerodinámico</b>	Cx 0,34	Cx 0,37	Cx 0,35	Cx 0,31
<b>PRESTACIONES</b>				
<b>Velocidad máxima</b>	228 km/h	231 km/h	231 km/h	240 km/h
<b>0-100 km/h</b>	7"4/10	6"8/10	7"7/10	6"9/10
<b>0-1.000 m</b>	No declarado	27"3/10	No declarado	No declarado
<b>CONSUMO</b>				
<b>Homologado ECE</b>	(urbano/extraurbano) 10,9/6,3 litros/100 km	(urbano/extraurb./medio) 12,9/7,4/9,4 litros/100 km	(urbano/extraurb./medio) 13,3/7,0/9,3 litros/100 km	(urbano/extraurbano) 7,1/14,3 litros/100 km



www.mercedesclasicos.com

de sobrealimentación tampoco le autorizan a destacarse tanto de sus rivales, sobre todo de BMW y Mercedes, mientras que el coupé de Audi se descuelga siendo el más lento. Y es que, a pesar de su apariencia de «huevo futurista», la aerodinámica del TT no es su mejor arma, con un Cx de 0,34, lo que repercute negativamente en su velocidad máxima. No corre

**Basta echar un vistazo a estos cuatro coupés para darse cuenta que un mismo concepto puede dar lugar a estilos completamente diferentes.**

mucho más, por ejemplo, que un Audi A3 1.8 T de 150 CV. Y acelerando, no se notan mucho los más de 10 CV de potencia de diferencia, por lo que en un registro como la aceleración del

kilómetro saliendo de parado, rebaja la barrera de 29" por los pelos, mientras que Porsche y BMW han bajado de los 28".

El talante más o menos deportivo también se refleja, como es lógico, en el comportamiento de cada uno. Lo cierto es que pocas veces cuatro coches de un concepto similar aportan sensaciones y planteamientos tan diferentes. Audi se ha incli-

nado por un tracción delantera, aprovechando para ello la plataforma de su familia Audi A3/VW Golf. Pero la batalla se ha acortado por lo que sus reacciones respecto a otros modelos que comparten esta misma estructura son algo más nerviosos. Y es que, los técnicos de Ingolstadt han dirigido sus esfuerzos a construir un coche vivo de reacciones, que no

## Banco de pruebas AUTOMOVIL

Mediciones realizadas por el equipo de pruebas de AUTOMOVIL con el sistema electrónico Datron-Correvit EEP3

VELOCIDAD	Audi TT 1.8T	BMW Z3 2.8 Coupé	Mercedes SLK 230 K	Porsche Boxster
Máxima absoluta	218,93 km/h a 6.271 rpm en 5ª	230,47 km/h a 6.283 rpm en 5ª	233,09 km/h a 5.600 rpm en 5ª	233,45 km/h a 6.228 rpm en 5ª
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	196,76 km/h	187,69 km/h	203,15 km/h	192,57 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	212,58 km/h a 6.089 rpm en 5ª	222,16 km/h a 6.056 rpm en 5ª	216,12 km/h a 5.192 rpm en 5ª	211,56 km/h a 5.645 rpm en 5ª
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	8"30/100 (en 1ª y 2ª)	7"29/100 (en 1ª y 2ª)	7"65/100 (en 1ª y 2ª)	7"18/100 (en 1ª y 2ª)
400 metros (salida parada)	15"94/100	15"23/100	15"27/100	15"17/100
1.000 metros (salida parada)	28"91/100	27"99/100	28"11/100	27"88/100
RECUPERACIÓN				
En 4ª (desde 40 km/h) 400 m	17"22/100	17"39/100	17"04/100	18"32/100
1.000 m	30"88/100	31"12/100	30"63/100	32"98/100
En 5ª (desde 50 km/h) 400 m	17"32/100	17"42/100	17"11/100	18"75/100
1.000 m	32"0/100	32"44/100	31"89/100	35"83/100
ADELANTAMIENTO				
Lento: 20-70 km/h	5"29/100 (en 2ª)	4"77/100 (en 2ª)	4"64/100 (en 2ª)	5"33/100 (en 2ª)
Rápido: 70-120 km/h	6"59/100 (en 2ª y 3ª)	6"18/100 (en 2ª y 3ª)	6"68/100 (en 2ª y 3ª)	6"21/100 (en 2ª y 3ª)
Total: 20-120 km/h	11"88/100 (en 2ª y 3ª)	10"95/100 (en 2ª y 3ª)	10"92/100 (en 2ª y 3ª)	11"54/100 (en 2ª y 3ª)
FRENADA				
140 km/h a 0	72,4 m en 3"68/100	71,1 m en 3"68/100	76,1 m en 3"91/100	71,4 m en 3"74/100
CONSUMO				
Velocidad constante	100/120 km/h: 7,38/8,10 litros/100 km vel. media: 104,9 km/h;	100/120 km/h: 7,64/8,94 litros/100 km vel. media: 99,8 km/h;	100/120 km/h: 7,0/8,2 litros/100 km vel. media: 98,7 km/h;	100/120 km/h: 7,66/8,23 litros/100 km vel. media: 98,7 km/h;
Conducción normal (carretera/Redia/autopista)	8,33 litros/100 km vel. media: 142,64 km/h;	8,16 litros/100 km vel. media: 129,9 km/h;	9,65 litros/100 km vel. media: 129,1 km/h;	9,1 litros/100 km vel. media: 129,1 km/h;
Conducción deportiva (carretera montaña/Redia/Autovía)	17,6 litros/100 km	14,45 litros/100 km	13,8 litros/100 km	14,7 litros/100 km
Consumo medio en la prueba	10,35 litros/100 km	9,79 litros/100 km	9,66 litros/100 km	9,92 litros/100 km



## Banco de pruebas AUTOMOVIL

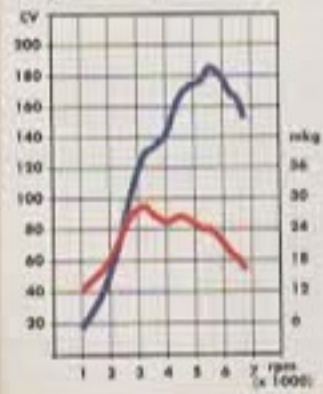
Mediciones realizadas por el equipo de pruebas de AUTOMÓVIL con banco de rodillos Bosch FLA203

UNIDAD PROBADA	Audi TT 1.8T	BMW Z3 2.8 Coupé	Mercedes SLK 230 K	Porsche Boxster
Peso en báscula	1.308 kg	1.321 kg	1.373 kg	1.303 kg
Reparto de masas	801/507 kg (61/39 %)	664/657 kg (50.3/49.7 %)	735/638 kg (53.5/46.5 %)	614/689 kg (47.1/52.9 %)
Presión de ruedas	2.6/2.3 bar	2.5/2.5 bar	2.5/2.5 bar	2.5/2.5 bar

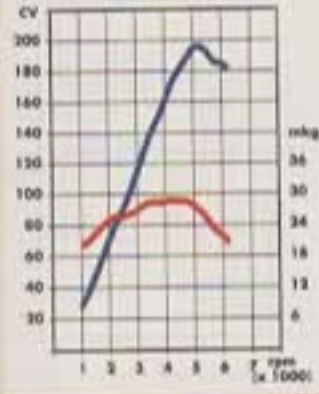
### RENDIMIENTO

Todas las mecánicas ofrecen rendimientos similares, aunque con soluciones bien diferenciadas. Mientras Mercedes y Audi recurren a la sobrealimentación, como lo demuestran sus explosivas curvas de par, Porsche y BMW confían en los propulsores atmosféricos que ofrecen una gran capacidad para subir de vueltas y sensaciones mucho más deportivas.

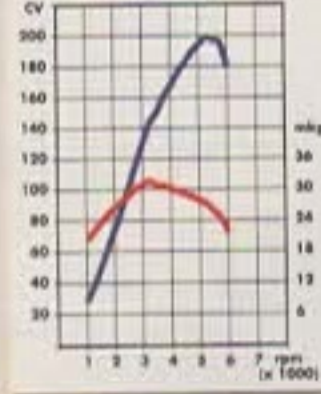
- **Potencia máxima**  
185,91 CV a 5.570 rpm
- **Par máximo**  
28,59 mkg a 3.220 rpm
- **Régimen máximo**  
6.750 rpm
- **Relación peso/potencia**  
7,04 kg/CV
- **Potencia específica**  
104,38 CV/litro



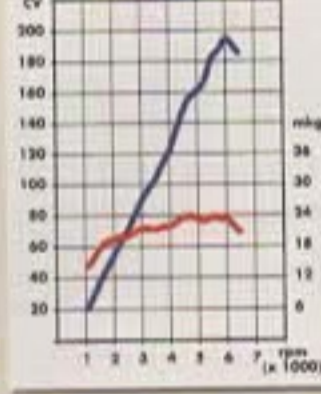
- **Potencia máxima**  
197,47 CV a 5.200 rpm
- **Par máximo**  
29,23 mkg a 4.310 rpm
- **Régimen máximo**  
6.500 rpm
- **Relación peso/potencia**  
6,68 kg/CV
- **Potencia específica**  
70,70 CV/litro



- **Potencia máxima**  
199,65 CV a 5.350 rpm
- **Par máximo**  
31,76 mkg a 3.170 rpm
- **Régimen máximo**  
5.880 rpm
- **Relación peso/potencia**  
6,88 kg/CV
- **Potencia específica**  
86,99 CV/litro



- **Potencia máxima**  
195,02 CV a 6.010 rpm
- **Par máximo**  
23,94 mkg a 4.620 rpm
- **Régimen máximo**  
6.670 rpm
- **Relación peso/potencia**  
6,68 kg/CV
- **Potencia específica**  
78,64 CV/litro



desmerezca nada en un segmento donde abunda la propulsión trasera. De hecho, es el único modelo de la firma que anuncia unas presiones para sus neumáticos de 4 décimas menos detrás (2,4/2,0 bar), lo que induce siempre a una mayor deriva de dicho tren de rodaje. De todas formas, el condicionante principal en el com-

portamiento del TT se encuentra en las ruedas, ya que está muy calzado en relación a su potencial. La unidad de pruebas montaba un equipo de 17 pulgadas con 225/45 y resultaba descompensada en algunos trazados: cuanto más virado y cuanto más roto está el piso, peor absorbe. Con llantas de 16 pulgadas de diámetro de

serie y 205/45 de goma, es más que suficiente. Sin embargo, el equipo de suspensiones se ha afinado para la ocasión, con unos reglajes más logrados que en cualquier otra versión de Audi con esta misma plataforma, aunque sigue haciendo gala de ciertos rebotes cuando se abordan baches en pleno apoyo. En cambio, sobre traza-

dos rápidos y lisos, el TT ofrece una velocidad de paso por curva increíble; parece casi un modelo de tracción integral.

Sus compañeros de comparativo ofrecen quizás un comportamiento más equilibrado, aunque hay que tener en cuenta que son propulsión trasera, a lo que se suma en el caso del Porsche el motor central-poste-



nior. Esto exige mucho más del conductor, que necesita más pericia y conocimientos si quiere extraer todo el partido de una máquina tan divertida como es el Boxster. De los tres propulsión trasera, el que goza de un equipo de suspensión más sofisticado es el SLK, con paralelogramo delante y multibrazo detrás, lo que repercute positivamente en su estabilidad y, junto con unos reglajes de amortiguación formidables,

## Ficha comercial

LLAVE EN MANO	Audi TT 1.8T	BMW Z3 2.8 Coupé	Mercedes SLK 230 K	Porsche Boxster
Precio*	5.150.000 ptas	5.925.000 ptas	6.400.000 ptas.	7.900.000 ptas.
Garantía	Un año sin límite de kilometraje	Un año sin límite de kilometraje	Un año sin límite de kilometraje	Dos años sin límite de kilometraje
Lanzamiento en España	Noviembre de 1998	Septiembre 1998	Octubre de 1996	Octubre 1996
Atención al cliente	900 132 132	900 100 482	949-268.888	91-594.11.07

\* IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos; tasa de matrícula, seguro y opciones aparte

### EQUIPAMIENTO

Serie	Audi TT 1.8T	BMW Z3 2.8 Coupé	Mercedes SLK 230 K	Porsche Boxster
Serie	ABS, ASR, EDS, airbag de conductor y acompañante, airbags laterales delanteros, cierre centralizado con mando a distancia, elevalunas eléctricas, dirección asistida, inmovilizador electrónico, faros antiniebla delanteros, llantas de aleación de 7"x 16", retrovisores exteriores eléctricos y térmicos, climatizador automático, volante y pomo de la palanca de cambios de cuero, volante regulable en altura y profundidad, asientos de cuero y regulables en altura, asiento posterior partido 50/50	ABS, control electrónico de tracción ASC+T, aire acondicionado, doble airbag (el del acompañante con detector de ocupación), asientos tapizados en cuero Napa con reglaje eléctrico, faros antiniebla, cierre centralizado con mando a distancia, elevalunas eléctricas, espejos retrovisores eléctricos calefactables, inmovilizador electrónico, llantas de aleación ligera, regulación interior de altura de faros, dirección asistida, cristales tintados, llantas de aleación, preinstalación de radio	ABS, ASR, climatizador automático, airbag de conductor y pasajero, dirección asistida, retrovisores eléctricos, cierre centralizado, elevalunas eléctricas, nivel de aceite, termómetro de agua, faros antiniebla, limpia-lavafaros, llantas de aleación y teco plegable metálico.	ABS, ASR, climatizador automático, airbag de conductor y pasajero, dirección asistida, retrovisores eléctricos, cierre centralizado, elevalunas eléctricas, nivel de aceite, termómetro de agua, faros antiniebla, limpia-lavafaros, llantas de aleación, regulación de volante en distancia, regulación de banqueta en inclinación y respaldo regulable eléctricamente.
Opcional	Llantas de aleación de 7,5"x 17" con neumáticos 225/45 R17 (140.000 ptas.), alarma antirrobo (51.000 ptas.), calefacción de los asientos delanteros (67.000 ptas.), faros de xenón (140.000 ptas.), lavafaros (34.000 ptas.), pintura metalizada (102.000 ptas.)	Pintura metalizada (85.615 ptas.), cambio automático (350.000 ptas.), suspensión deportiva con diferencial autobloqueante tarado al 25% (46.036 ptas.), llantas de aleación ligera de 17" con neumáticos especiales (210.643 ptas.) y airbag lateral para conductor y acompañante (77.335 ptas.)	Pintura metalizada (115.200 ptas.), sistema de navegación (373.760 ptas.), caja de cambios automática de 5 relaciones (366.080 ptas.), volante regulable en distancia (28.160 ptas.), alarma antirrobo (64.000 ptas.), limpiavafaros (49.920 ptas.) y calefacción de asientos delanteros (69.120 ptas.)	Chasis deportivo (110.080 ptas.), llantas de aleación de 18" (207.360 ptas.), sistema de transporte en techo (76.800 ptas.), techo duro en color de la carrocería (440.320 ptas.), deflector de aire (66.560 ptas.), airbags laterales (220.160 ptas.) y cambio Tiptronic (515.840 ptas.)

ofrece un buen compromiso entre eficacia y confort. Aun así, ninguno de los protagonistas de este test puede presumir de ser muy cómodo, porque todos ellos van excesivamente calzados para reforzar la agresiva imagen que quieren vender y, por tanto, «copian» más de la cuenta cualquier irregularidad del terreno.

Para divertirse conduciendo, el más gratificante es el Porsche Boxster. Como mínimo es el más deportivo y el que hace descargar más adrenalina al conductor, aunque sólo sea por el característico sonido de su motor boxer situado justo

detrás de la célula del habitáculo. Además, ofrece de serie el autobloqueante y el equipo antipatinamiento ASR. Los demás también llevan este último dispositivo, pero no cuentan con un artilugio tan fundamental para gozar a tope —cuando menos de un propulsión trasera—, como es el autobloqueante. El BMW Z3 2.8 lo puede montar en opción, mientras que el SLK sólo equipa el ASR. El Audi TT no emplea un autobloqueante convencional, aunque sí el sistema EDS a bajas velocidades que se combina con un necesario ASR, que puede desconectarse a voluntad —como en

el resto— aunque no es muy recomendable cuando el piso está húmedo, ya que el par que entrega el motor es tan alto que las pérdidas de motricidad son muy acusadas.

Desde luego, por equipamiento a nadie defraudará cualquiera de estos coupés germanos. Tampoco es para menos ya que el precio está a la altura de un capricho de estas características. El Boxster quizás es el más emocionante, pero también el más caro y con bastante diferencia. A los 7.900.000 ptas. del modelo de Porsche, hay que añadirle casi medio millón más por el techo duro en

el mismo color de la carrocería para poder convertirlo en un precioso coupé. El SLK 230 Kompressor y Z3 Coupé 2.8 son más baratos, aunque siempre hay que hacer un desembolso de más de 6 millones. Mientras que el más económico es el Audi, aunque igualmente atrayente. Porque, si bien sus prestaciones son ligeramente inferiores, su línea rompe con todo lo convencional, ofreciendo el ejercicio de estilo más audaz de los últimos tiempos y convenciendo a la vez desde un punto de vista práctico. ¿Qué más se puede pedir?

Juan Ignacio Egulara