

FRENTE A FRENTE



**ALFA ROMEO 90 2.4 TD CONTRA
BMW 524 TD, LANCIA THEMA TURBO d.s.
Y MERCEDES 300 D**

**LOS DIESEL
MAS RAPIDOS**

AUNQUE a alguno no le guste, la velocidad es algo inherente al automóvil. Todo fabricante que al diseñar un coche se ha hecho un planteamiento de satisfacer con él las necesidades más elementales del automovilista, se ha visto en seguida obligado a sacar versiones de ese mismo modelo, mejoradas y potenciadas hasta la locura. Una prueba de ello está en los Polo con el compresor G, los Uno Turbo, los Visa y 205 GTI, los R-5 Turbo, etcétera. Y lo mismo ha ocurrido con los diesel, de los que la gente aprecia su bajo consumo y el menor coste del carburante que utilizan, pero que no acepta su lentitud. Precisamente para satisfacer a esa

clientela potencial, las fábricas han comenzado a progresar en el terreno del diesel. Poco a poco se han ido superando ciertas barreras hasta llegar a romper el muro de los 180 kilómetros por hora, que muy pocos coches de gasolina consiguen franquear.

Por el momento, en el mercado europeo sólo son cuatro los coches que han roto esa barrera de los veinte segundos en el kilómetro. Se trata del Alfa Romeo 90 2,4 td, del BMW 524 td, del Lancia Thema Turbo d.s., y del Mercedes 300 D, los cuatro coches, que en el mercado español pertenecen a un nivel alto, aunque haya muy sensibles diferencias de precio entre ellos, y superan con más o menos holgura ese lí-

mite de los 180 kilómetros por hora.

El primero en franquearlo fue el BMW, que durante cerca de dos años ha podido presumir de ser el diesel más rápido del mundo. Después llegó el Alfa, que aunque pasaba también los 180 kilómetros por hora, no llegaba a batir la velocidad máxima del BMW. Pero casi a continuación, Lancia, con su Thema Turbo d.s. lograba hacerse por unos meses con el oficioso título de diesel más rápido, hasta que Mercedes, queriendo recuperar el prestigio y el liderazgo perdidos en el terreno de los diesel, sacó su 300 D, en la carrocería tipo W-124, con el que lograba incluso pasar la cota de los 190 kilómetros por hora.



MECANICA: TURBO, SI; TURBO, NO

De los cuatro coches, tres utilizan motores sobrealimentados con un turbocompresor, sistema de mejorar la potencia de un motor que se adapta particularmente bien a los motores diesel. Sólo Mercedes, pese a que hace años mostró el camino de los motores turbodiesel con su Station-Wagon 300 Turbodiesel, ha preferido mantener el motor atmosférico.

Pese a esta diferencia, el resultado final en cuanto a potencia es prácticamente el mismo. El Mercedes obtiene 109 caballos de su motor tres litros; Lancia, 100 del motor 2,5 litros turbodiesel; Alfa Romeo, 110 caballos del motor 2,4 litros turbodiesel de VM, y BMW anuncia 115 caballos, la máxima potencia del motor de 2,5 litros turbodiesel que ella diseñó.

Esta igualdad en rendimiento de los motores lo que hace es poner en evidencia el trabajo de los diseñadores de las carrocerías. Mercedes y Lancia pueden presumir de tener dos coches auténticamente aerodinámicos, mientras que, en cambio, Alfa Romeo y BMW tienen que aceptar una cierta inferioridad en ese terreno. Sin ser los más potentes, el Mercedes y el Lancia acumu-

lan esos pocos kilómetros por hora en que aventajan a sus dos rivales, cuyas carrocerías, a simple vista, se muestran mucho menos estudiadas para penetrar en el aire.

Luego, en el capítulo de aceleraciones y recuperaciones entran en juego otras cosas y alteran un poco la jerarquía. Por un lado, el Alfa se recupera gracias a un cambio de desarrollos bastante mejor ajustado a las posibilidades del motor que el del BMW, que tiene unos desarrollos demasiado largos y que, siendo el más potente, se queda atrás por esta causa. Al final, las aceleraciones mejores las tiene el Lancia, con el que se emparejan prácticamente el Mercedes y el Alfa en las recuperaciones.

Los cuatro coches disponen de motores que nada tienen que ver con los diesel que ha habido hasta ahora ni por ruido ni por vibraciones (por prestaciones ya hemos dicho que tampoco). Si del exterior, al ralentí, les delata el característico sonido de esta mecánica, sentado en el interior, nada de eso ocurre. A lo sumo puede llamar la atención en aceleración un rumor algo más bronco que el que emiten los motores de gasolina. Pero eso es todo.

El motor del Mercedes, de nuevo diseño, es un seis cilindros que funciona casi como si fuera un turbodiesel. Se re-

cupera bien a bajo régimen, pero al llegar a las 2.500 revoluciones por minuto, aproximadamente, se nota en él como un segundo empuje, como si hubiera entrado en acción un turbo. Sin embargo, se delata como motor atmosférico cuando se insiste en tirar a tope de revoluciones, cosa que no suele ser rentable en un diesel, en las que se apaga un poco, mientras que los motores de sus rivales de esta prueba, convenientemente sobrealimentados por el turbo, mantienen mejor el empuje.

Al motor del Lancia, de origen Sofim, pero convenientemente mejorado y equilibrado por los ingenieros de la marca, le ocurre justo lo contrario. Su progresividad es tal que no parece un motor turbo. Prácticamente no se nota el tirón habitual de la entrada del turbo que, en cambio, es manifiesto en el Alfa y el BMW.

En el capítulo de los consumos, el Lancia, ayudado por su aerodinámica, consigue el mejor resultado de conjunto. El Mercedes se muestra también muy sobrio, pero el mayor desplazamiento de su motor le hace perder terreno en ciertas circunstancias, como el recorrido en ciudad, en que se le exige recuperarse de velocidades a base de pisar constantemente el acelerador. Al BMW y al Alfa, como en el apartado de velocidad máxima, les hace perder



ALFA 90 2.4 TD
Precio en la calle:
2.588.775 ptas.

Fecha presentación: Septiembre 1984.
 Importador: Alfa Romeo Española, S. A.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 55.
 Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Comportamiento.
- Presentación.

DEFECTOS

- Autonomía corta.
- Cambio de marchas todavía mejorable.
- Balanceo de la carrocería en curva.

El Alfa y el BMW son los que tienen un comportamiento más nervioso. El coche italiano balancea bastante en curva.

BMW 524 TD
Precio en la calle:
3.734.525 ptas.

Fecha presentación: Junio de 1983.
 Importador: BMW Ibérica.
 Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 37.
 Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento
- Frenos

DEFECTOS

- Desarrollos largos.
- Alumbrado mediocre.
- Equipamiento pobre.

su mayor resistencia al aire.

Para terminar con este apartado nos queda hablar de las cajas de cambio. Hemos mencionado ya lo relativamente largos que son los desarrollos de la del BMW, que le hacen perder terreno en recuperaciones sin luego permitirle

recuperarlo en consumo, frente a unos rivales que los tienen bastante más adecuados, incluido el Mercedes. En lo que se refiere al manejo del cambio, el del BMW es el mejor, compartiendo este puesto en nuestro balance final con el Lancia, prácticamente igual de preciso,

pero más suave de tacto. En el Mercedes es criticable lo excesivamente largo de los recorridos de la palanca para pasar de una marcha a otra, mientras que en el Alfa, aunque hay un notable progreso con respecto a otros modelos de la marca, todavía subsiste algún cona-

FICHA TECNICA



	ALFA	BMW	LANCIA	MERCEDES
MOTOR				
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	6, en línea	4, en línea	6, en línea
Cilindrada	2.393 (92 x 90)	2.443 (81 x 81)	2.445 (92 x 90)	2.996 (87 x 84)
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 6 apoyos	De 4 apoyos	De 7 apoyos
Distribución	Arbol de levas lateral	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora
Compresión	22 a 1	22 a 1	22 a 1	22 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	49 l.	70 l.	70 l.	70 l.
Potencia máxima	110 CV/4.200 rpm.	115 CV/4.800 rpm.	100 CV/4.100 rpm.	109 CV/4.600 rpm.
Par máximo	24 mkg/2.300 rpm.	21,4 mkg/2.400 rpm.	22,1 mkg/4.100 rpm.	18,9 mkg/2.800 rpm.
TRANSMISION				
Tracción	Trasera	Trasera	Delantera	Trasera
Caja de cambio	Man., 5 marchas	Man., 5 marchas	Man., 5 marchas	Man., 3 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	9,6	8,5	9,1	8,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	17,1	15,8	15,3	15,4
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	26,7	26,5	24,7	24,3
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	35,5	36,9	35,0	33,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	43,0	45,5	44,8	42,0
DIRECCION				
Tipo	Cremallera	Cremallera asist.	Cremallera asist.	Cremallera asist.
Vueltas de volante entre topes	3,5	3,5	3,2	3,75
Diámetro de giro	10,1	10,9	10,6	11,2
FRENOS				
Sistema	Disco a las 4 ruedas, servo	Disco del. y tambor, servo	Disco a las 4 ruedas, servo	Disco a las 4 ruedas, servo
SUSPENSIONES				
Tipo	Indep. delante, puente De Dión detrás	Indep. en las 4 ruedas	Indep. en las 4 ruedas	Indep. en las 4 ruedas
RUEDAS				
Llanta	Chapa, 5,5 x 14	Aleación, 5,5 x 14	Chapa, 5 x 14	Chapa, 6,5 x 15
Neumáticos	185/70 HR 14	175/70 HR 14	185/65 HR 14	195/65 HR 15
Peso en orden de marcha	1.250 kg.	1.300 kg.	1.240 kg.	1.370 kg.



**LANCIA THEMA
TURBO DIESEL**
Precio en la calle:
3.206.775 plus.

Fecha de presentación:
Septiembre 1985.
Importador: Fiat Hispania, S. A.
Garantía: Un año piezas y mano de obra.
Número de talleres: 184.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Consumos.
- Prestaciones.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Tacto blando del pedal de freno.
- Sonoridad al ralenti.
- Aspecto del salpicadero.

El Lancia es el único tracción delantera del grupo y su comportamiento es impecable. El Mercedes es completamente neutro.

MERCEDES 300 D
Precio en la calle:
4.607.675 plus.

Fecha presentación: Enero de 1985.
Importador: Mercedes-Benz España, S. A.
Garantía: Un año sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 300.
Plazo de entrega: Cuatro meses.

VIRTUDES

- Velocidad máxima.
- Comportamiento.
- Consumo.

DEFECTOS

- Plazas traseras relativamente justas.
- Equipamiento pobre.
- Asientos delanteros mejorables.

to de resistencia a engranar la primera velocidad a coche parado y se siente algún chasquido cuando se cambia rápido.

AL VOLANTE: LAS VENTAJAS DE LA TRACCIÓN DELANTERA

Los cuatro coches tienen un comportamiento impecable. Tres —el Alfa, el BMW y el Mercedes— son tracción trasera. En cambio, el Lancia es tracción delantera, lo que da una seguridad suplementaria al conductor normal en

condiciones un poco delicadas —carreteras nevadas, piso deslizante, etcétera— con respecto a aquéllos. En cambio comparte con ellos, cuando se rueda fuerte, una cierta tendencia a seguir recto en la entrada de las curvas que en el Lancia es típica de los tracción delantera y que en los demás está producida en buena medida por el incremento de peso sobre el eje delantero que suponen los motores diesel con respecto a los gasolina. A la salida de esa misma curva, mientras que el Lancia, y en la mayor parte de las ocasiones el Mercedes, acelera recto, en el BMW y el Alfa

fa puede aparecer un cierto deslizamiento del eje trasero. Y es que el Mercedes, debido al portentoso agarre de su eje trasero de cinco brazos, tiene un comportamiento neutro en casi la totalidad de las situaciones. En cambio, el BMW y el Alfa se muestran más nerviosos.

Desde el punto de vista del confort de suspensión, Mercedes y Lancia están algo por delante del Alfa, que en ocasiones peca de ser un poco blando de suspensiones, lo que aumenta su balanceo en curva, y del BMW, cuya suspensión tiene reacciones en ocasiones

CONSUMO



	Litros/100 km.			
	Alfa	BMW	Lancia	Mercedes
CIUDAD				
A 26,8 km/h. de promedio	10,1	9,8	9,2	10,3
CARRETERA				
A 90 km/h. de crucero	6,3	6,3	5,7	5,7
En conducción rápida	10,8	11,4	10,8	9,1
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de crucero	7,4	7,6	7,1	7,0
A 140 km/h. de crucero	8,7	8,9	8,2	9,2
A 180 km/h. de crucero	11,9	12,1	11,5	11,3
CONSUMO MEDIO PONDERADO				
Litros/100 km.	8,9	8,5	7,9	8,6
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	510	770	810	760

PRESTACIONES



	Alfa	BMW	Lancia	Mercedes
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)				
	180,5	185,5	186,1	192,2
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	18,5	18,3	18,8	20,1
1.000 m. salida parada	34,3	34,3	33,2	34,9
De 0 a 100 km/h.	13,5	12,9	11,9	13,9
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,6	22,9	21,0	21,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,5	25,9	23,4	23,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,9	38,2	37,1	37,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	41,5	44,8	42,2	42,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,5	12,8	10,7	12,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,9	17,1	15,2	17,2



Los asientos del Alfa Romeo sujetan bien y son confortables. Necesitarían un poco más de consistencia en su guarnecido.



Los del BMW son semejantes a los del Alfa. Tienen una dureza mayor que se agradece a la larga.



El Lancia es el más confortable en materia de asientos. Además, la tapicería de Alcantara es muy agradable.

demasiado secas.

La dirección más agradable es la del Lancia, que es también la más directa, lo que conviene a un tracción delantera. Además, su volante tiene un tamaño muy adecuado. El BMW y el Alfa están a la par por suavidad y precisión. El volante del BMW es algo más grande, pero en cambio resulta más agradable de empuñar que el del Alfa. En cuanto a la dirección del Mercedes, el mecanismo es correcto, pero es un po-

co desmultiplicada y, para colmo, lleva ese inútil gran volante que obliga a manotear más de la cuenta sobre el mismo, particularmente en tráfico urbano.

Los frenos son buenos y eficaces en todo momento en los cuatro coches. El Mercedes probado llevaba ABS, que es una opción también disponible en el Lancia y el BMW, y que MOTOR 16 aconseja. De ahí la diferencia en las distancias de frenado que deberían estar al mismo nivel que la de los otros

tres. De todas formas hay que poner delante a los dos coches alemanes a causa del tacto del pedal de freno, menos esponjoso que en los dos coches italianos, lo que permite dosificar mejor la frenada.

INTERIORES: CIUGIARO SAIBÉ

De los cuatro coches enfrentados en esta prueba, tres pertenecen claramente a un mismo segmento. Sin embargo, el Alfa es un coche cuyo tamaño lo coloca en una posición intermedia entre este segmento y el inmediatamente in-



Los del Mercedes son mejorables. Les falta apoyo lumbar y lateral.



ferior, y que lo penaliza en confrontación de medidas con sus rivales. Debemos decir de todas maneras que pese a este hándicap de partida se defiende bien dejándose superar por el BMW sólo en el espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero, debido a que el coche alemán es más largo. Por lo demás, como se puede apreciar en los cuadros de medidas, la habitabilidad de ambos coches es semejante, pese al mayor volumen del BMW.

Tampoco se distingue en este aspecto el Mercedes, que es el que tiene el mayor tamaño exterior. Es muy ancho, pero en cambio las plazas traseras no tienen el espacio para las piernas de sus

FRENTE A FRENTE



Cuadro completo y bien presentado el del Alfa Romeo
El volante es de tipo deportivo con brazos de acero



Más simple la instrumentación del BMW
El fabricante la sustituye por testigos luminosos

ocupantes que se supone deberían tener, habida cuenta de esas dimensiones externas. El espacio podría haber sido mayor, retrasando algo el asiento trasero en detrimento del enorme maletero, que hubiera seguido teniendo una gran capacidad.

El Lancia es el que, a fin de cuentas, resulta más habitable, teniendo un ma-

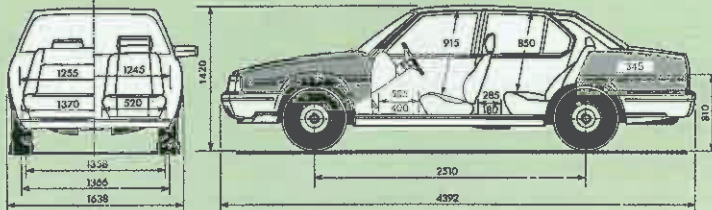
letero casi tan grande como el del Mercedes.

Una vez en el interior, los asientos mejor diseñados nos parecen los del Lancia. Son anatómicos de forma y sujetan bien. Además, tapizados en el tejido Alcántara, que parece piel vuelta, resultan particularmente agradables. Los del Alfa y el BMW están por for-

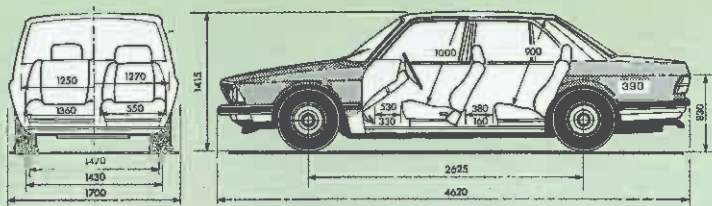
ma al mismo nivel. Quizá en un viaje largo, la mayor consistencia de los guarnecidos del BMW resulte más confortable. En cuanto al Mercedes, sus asientos delanteros carecen de un cierto apoyo lumbar; la base del asiento balancea como si se estuviera sentado sobre una madera montada sobre muelles y son excesivamente anchotes, lo que les hace carecer de apoyo lateral.

En cuanto a la presentación interior, las tres marcas han hecho un esfuerzo buscando una elegancia sobria. Mercedes, BMW y Alfa lo consiguen plenamente, mientras que Lancia queda un poco por debajo. No es el diseño en sí del salpicadero, sino el aspecto del ma-

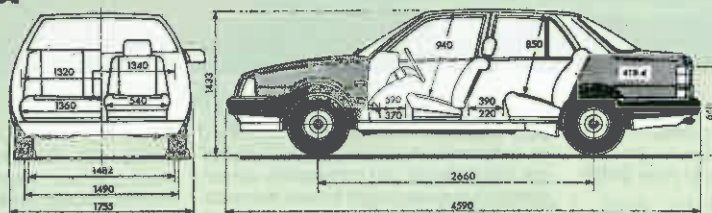
ALFA ROMEO



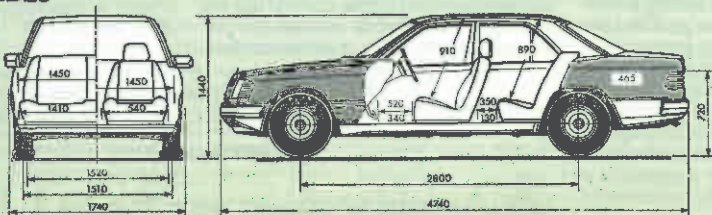
BMW



LANCIA



MERCEDES



FRENOS



	Alfa	BMW	Lancia	Mercedes (*)
A 60 km/h.	12,0	12,1	14,5	8,6
A 100 km/h. ...	40,0	39,0	38,2	28,2
A 120 km/h. ...	57,2	61,1	53,8	35,8

(*) Unidad equipada con sistema A.B.S.

SONORIDAD



	Alfa	BMW	Lancia	Mercedes
Al ralentí	57,2	50,9	55,8	49,2
A 60 km/h. ..	66,2	64,3	62,1	58,9
A 90 km/h. ..	71,9	69,5	67,3	66,2
A 120 km/h. .	74,2	72,0	70,6	69,2
A 140 km/h. .	75,3	74,5	72,6	72,1
A tope	82,9	78,5	78,4	78,3

(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

FRENTE A FRENTE



Muy completo el cuadro del Lancia
Al salpicadero le falta el tener una presentación más noble



Muy elegante el salpicadero y cuadro de instrumentos del Mercedes
El volante es excesivamente grande y falta un cuentarrevoluciones

terial plástico escogido que, en parte por las tonalidades que tiene, presenta un aspecto menos noble. En cambio, Lancia se beneficia de un muy completo cuadro de instrumentos del que carecen sus rivales.

En el terreno del equipamiento, los dos coches italianos se distancian de los dos alemanes que, además, son los más caros.

CONCLUSION: VICTORIA DEL CENTRO

Gustos estéticos aparte, el mejor balance final de esta prueba lo consigue

el Lancia, que no es el más rápido, pero sí tiene los mejores consumos, las mejores aceleraciones y reprises, es el más amplio y además, tracción delantera. Su precio, parejo con el del BMW, al que gana en equipamiento de serie, está en el medio, entre el más caro Mercedes y el más barato Alfa. De todas formas, en esto hay también que valorar el que Mercedes cobra, además, un símbolo de calidad mantenida y acreditada a lo largo del tiempo,

que no ha tenido una misma trayectoria en las marcas italianas, pese a que sus nombres tienen tanta historia. De todas formas hay que constatar el esfuerzo que Alfa y, particularmente, Lancia están haciendo por alcanzar el nivel que hace años establecieron las marcas alemanas. **Sergio Piccione**

BALANCE FINAL



	Alfa	BMW	Lancia	Mercedes
Velocidad máxima ...	4.º ****	3.º ****	2.º ****	1.º *****
Aceleraciones	3.º ****	2.º ****	1.º *****	4.º ****
Recuperaciones	3.º ****	4.º ****	1.º ****	2.º ****
Consumo	4.º ***	2.º ****	1.º *****	3.º ****
Transmisión	2.º ****	4.º ***	1.º ****	2.º ****
Caja de cambio	4.º ***	1.º ****	1.º ****	3.º ****
Frenos	3.º ****	1.º ****	3.º ****	1.º ****
Dirección	3.º ****	1.º ****	1.º ****	3.º ****
Comportamiento	2.º ****	4.º ***	1.º ****	2.º ****
Aptitudes urbanas ...	1.º ****	2.º ****	2.º ****	4.º ***
Autonomía	4.º ***	2.º ****	1.º ****	3.º ****
Habitabilidad	4.º ***	2.º ****	1.º ****	3.º ****
Maletero	4.º ****	3.º ****	2.º ****	1.º ****
Confort	1.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****
Posición conductor ..	1.º ****	3.º ****	1.º ****	4.º ****
Sonoridad	4.º ****	3.º ****	2.º ****	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	3.º ****	1.º ****	3.º ****
Calidad-precio	2.º ****	2.º ****	1.º ****	4.º ****

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

EQUIPAMIENTO



	Alfa	BMW	Lancia	Mercedes
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	SI	NO	SI	SI
Reloj	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Paros antiniebla	NO	NO	OP.	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP.	OP.	SI	OP.
Volante regulable	SI	OP.	SI	OP.
Asiento regulable en altura	NO	SI	SI	SI
Retrovisor regulable	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI
Elevavanas eléct. (del./tras.)	S/N	OP.	S/S	OP.
Cerraduras centralizadas	SI	OP.	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	NO	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	OP.	SI	SI
Llantas aleación	OP.	NO	NO	OP.
Presiguipo de radio	SI	SI	SI	SI
Limpia-lava luneta trasero	—	—	—	—
posterior divisible	NO	NO	NO	NO

Opciones Alfa 90 2.4 TD: Pintura metalizada, 60.000; llantas de aleación ligera, 80.000. Precios con IVA incluido.

Opciones BMW 324 TD: Diferencial autoblocante 25 por 100, 88.977; sistema antibloqueo de frenos ABS, 382.641; volante deportivo de piel, 38.304; suspensión deportiva, 33.782; protector de cárter, 23.674; pintura metalizada, 103.336; cierre centralizado en puertas, maletero y tapón gasolina, 51.471; espejo retrovisor eléctrico lado pasajero, 17.556; spoiler delantero y trasero, 67.165; techo corredizo e inclinable mecánico, 142.443; techo corredizo e inclinable eléctrico, 190.722; elevavanas eléctrico delantero, 62.776; elevavanas eléctrico delantero y trasero, 176.890; calefacción para los asientos del conductor y acompañante, 55.461; apoyacabezas asientos traseros, 24.871; limpia y lavafaros, 84.588; aire acondicionado, 411.502; control de velocidad automático, 68.096. Precios con IVA incluido.

Opciones Lancia Thema d.s.: Ruedas de aleación más neumáticos reb., 87.780; pintura metalizada, 39.900; climatizador automático, 292.600; frenos con ABS, 252.700; techo abrile eléctrico, 104.405; asiento posterior partido, 49.210. Precios con IVA incluido.

Opciones Mercedes 300 D: Pintura especial, 37.373; pintura metalizada, 152.152; tapizado de cuero, 289.408; techo corredizo con mecanismo elevador, 188.727; cambio automático, 277.970; columna de dirección regulable eléctricamente, 64.638; bolsa de aire antibloqueo, 265.025; sistema de frenos con antibloqueo ABS, 356.041; aire acondicionado mecánico, 458.717; aire acondicionado automático, 550.620; elevavanas delantero eléctrico, 102.144; elevavanas delantero y trasero eléctricos, 180.614; dispositivo de lavado de faros, 56.126; llantas de aleación, 180.082. Precios con IVA incluido.