



Comparativo:
BMW 325tds Touring
Mercedes C250 TD Familiar

Minis

Las mecánicas turbodiesel han evolucionado de forma extraordinaria, convirtiéndose incluso en una opción a tener en cuenta frente a poderosos motores de gasolina. Buena prueba de ello son estas creaciones de BMW y Mercedes, que combinan la gran economía de uso de sus propulsores con la versatilidad intrínseca a todo modelo familiar, una estética de lo más actual y prestaciones dignas de un deportivo.

www.mercedesclasicos.com



**W124 de
economía**



Sin duda alguna, los motores turbodiesel han sido los que más han progresado en los últimos tiempos. Y es que, la gran aceptación comercial que ha experimentado este núcleo del mercado ha propiciado que tecnológicamente se ofrezcan motores de rendimientos y consumos excepcionales. Atrás han quedado los toscos propulsores de gasóleo que se caracterizaban por emitir un ruido muy elevado hasta en el ralenti. En la actualidad muchas cosas han cambiado, hasta el punto de convertirse en las mecánicas favoritas incluso para mover a coches de representación como los dos protagonistas de nuestro comparativo.

Tanto BMW como Mercedes cuentan con una larga tradición dentro de la tecnología TD. De la misma forma, las carrocerías familiares también han sido un patrimonio difundido por estas dos firmas alemanas. La combinación no podía ser más original. Porque

las dos marcas han empleado sus mejores motores para potenciar sus polivalentes versiones de tipo familiar de sus gamas «pequeñas» (hasta el momento, ya que la pequeña Clase A de Mercedes está al llegar). Se puede decir que estos dos motores turbodiesel son los mejores aliados para extraer el partido más lógico a tan funcional concepto de automóvil. Tanto el BMW 325tds Touring como el Mercedes C250 Familiar ofrecen no sólo un silueta muy atractiva (casi más que sus homólogos de carrocería de tres volúmenes), sino que amplían la versatilidad de uso con

la posibilidad de un generoso maletero y, sobre todo, el portón posterior. En cuanto a la longitud total, los dos cuentan con un tamaño muy similar que ronda los 4,5 metros. Y

mientras el Mercedes disfruta de un maletero con una capacidad de carga ligeramente superior (430 litros hasta la altura de la cortina retráctil, frente a los 400 litros del BMW), el modelo bávaro se desmarca con unas plazas traseras más desahogadas, gracias a un espacio para las piernas mucho más generoso. Por su parte, el interior del Mercedes Clase C aporta una mayor anchura pa-

ra los pasajeros. Unas cosas por otras, los dos se puede decir que cuentan con la suficiente habitabilidad, una generosa versatilidad y, algo no menos importante, una línea altamente atractiva. Las dos carrocerías familiares son ejemplos de estética y buen gusto dentro del diseño de automóviles.

El 325tds Touring de nuestro comparativo además cuenta con el espectacular maquillaje del deportivo M3, gracias al *kit* aerodinámico desarrollado por BMW M, lo que realiza aún más su apariencia y sintoniza perfectamente con la filosofía del modelo. Este integrante de la Serie 3 Touring disfruta de uno de los motores Diesel más poderosos del mercado. Se puede decir que este propulsor ha sido uno de los precursores del auge que han tenido los turbodiesel. Y no es para menos. Este seis cilindros no cuenta con inyección directa ni con culata de cuatro válvulas por cilindro, sin embargo

COMPARATIVO TD

Los motores de BMW y Mercedes son de lo mejor entre los de su clase, inestimables aliados para extraer el máximo partido al versátil concepto de automóvil familiar



325 tds

Con el deportivo **kit aerodinámico** y de suspensiones de **BMW M**, el **Touring** ofrece un aspecto muy **agresivo** y un **comportamiento inmejorable**.



Dotados de los propulsores turbodiesel más potentes del mercado, estos familiares gozan de prestaciones de primera línea.



Mucho más suave de suspensión, el Mercedes absorbe toda irregularidad y dibuja los virajes sin aparente esfuerzo.

C 250





ofrece un rendimiento fantástico, siendo una de las referencias obligadas cuando se habla de Diesel sobrealimentados. La mejor muestra de sus excelentes cualidades se encuentra en que sirve para mover a todas las berlinas de la firma bávara, desde la Serie 3 hasta el opulento Serie 7.

Este seis cilindros en línea de 2.5 litros declara nada menos que 143 CV, una cifra que además se queda corta ante los resultados conseguidos en el banco de potencia, donde ha superado holgadamente los 150 CV con una curva de par impresionante desde poco más de 1.500 rpm. El tirón del turbo se nota desde dicho régimen y casi no deja de soplar hasta llegar al corte alrededor de las 4.750 rpm. Entre 2.000 rpm y 3.000 rpm se puede decir que es uno de los mejores motores turbodiesel del mercado. Su rendimiento es tan bueno que entronca perfectamente con la filosofía deportiva que siempre ha distinguido a

BMW. Y más en un coche como el Serie 3 Touring, que se puede adornar con espectaculares aditamentos aerodinámicos que proporcionan una imagen similar a la del poderoso M3. Incluso en carretera este 325tds Touring puede hacerse pasar por el deportivo de la marca, a tenor de las prestaciones que se consiguen. Los cruceros a 200 km/h son muy fáciles de conseguir, mientras que las aceleraciones y, sobre todo, las recuperaciones resultan magníficas. Baja de los 10" en la aceleración de 0 a 100 km/h y en

los 1.000 metros saliendo de parado ronda los 30"; toda una proeza. Para hacerse una idea de su potencial, estos resulta-

COMPARATIVO TD

Ambos cuentan con carrocerías tan llamativas como funcionales, a lo que se suman mecánicas poderosas de fantásticas prestaciones y consumos reducidos.

dos están muy cerca de lo que puede cosechar un 323i con el espléndido seis cilindros de gasolina (170 CV).

De todas formas, el Mercedes no le anda a la zaga. Su temperamento quizás no sea tan deportivo, pero el motor ofrece un rendimiento igualmente satisfactorio. Bajo el capó del C250 TD se esconde un moderno cinco cilindros que, a diferencia del propulsor de BMW, emplea culata multivál-

vulas. Anuncia nada menos que 150 CV; no obstante, al igual que ocurre en el modelo bávaro, el banco de rodillos ha dictaminado que existen más caballos. Esta mecánica ofrece un rendimiento similar a la de BMW, aunque lo hace con un comportamiento bien diferente. Tiene más capacidad para subir de vueltas (alcanza casi los 5.000 rpm sin pestañear), mientras que la curva de par demuestra un mayor empuje en la zona media del cuentarrevoluciones. Aunque, como no se puede tenerlo todo, en baja es el motor de BMW el que tiene más vigor, sin ser por ello un prodigio en este aspecto.

Frente al cronómetro el Mercedes se descuelga ligeramente frente al BMW, aunque obtiene resultados igualmente destacables. Las aceleraciones resultan medio segundo más lentas, mientras que las recuperaciones son muy similares. Ahora bien, donde se ve claramente superado el C250 TD es en el registro de la velo-



Por su esbelta silueta, tanto el BMW Serie 3 Touring como el Mercedes Clase C Familiar son tan atractivos como las berlinas de las que derivan.

Por su esbelta silueta, tanto el BMW Serie 3 Touring como el Mercedes Clase C Familiar son tan atractivos como las berlinas de las que derivan. Debido a unos desarrollos de cambio más cortos, el modelo de la firma de la estrella supera con dificultades los 200 km/h reales, alcanzando esta cifra casi en el corte de inyección.

Los consumos son un apartado muy importante en este tipo de coches. Si bien no pueden competir con las me-

cánicas de inyección directa, estos dos turbodiesel ofrecen un gasto de combustible muy contenido, teniendo en cuenta el nivel prestacional que poseen. Aunque con la última subida los precios del gasóleo llegan casi a las 100 ptas./litro, cada día es menos ventajoso optar por este tipo de mecánicas, todavía resulta más rentable para el bolsillo. A ritmo normal el consumo es más o menos de 7 litros, mientras que forzando la marcha las cifras apenas superan los 10 litros. Comparativamente,

Consumos *		
	BMW	Mercedes
Homologados ECE (90/120/urbano)	5,6/7,3/10,2	5,3/7,3/9,4
Velocidad constante (100/120/km/h)	6,16/7,97	6,26/7,20
Conducción normal (1) (Vel. media: 98,7 km/h)	7,82	7,34
Conducción deportiva (2) (Vel. media: 129,1 km/h)	11,25	10,96

* Litros/100 km.
 (1) Conducción normal por carretera/Redia/Autopista.
 (2) Conducción deportiva por Montaña/Redia/Autovía.



Los asientos deportivos opcionales del BMW 325tds envuelven a la perfección.



Se lo cargan todo. La versatilidad de sus carrocerías proporciona una capacidad notable.



El puesto de conducción de Mercedes es, ante todo, cómodo.



Por su sobrada entrega de potencia, el seis cilindros turbodiesel de BMW sigue siendo una de las referencias del mercado.



Las llamativas llantas de 16 pulgadas son una interesante opción en el BMW.

COMPARATIVO TID

Si bien no pueden competir con las mecánicas de inyección directa, estos dos turbodiesel ofrecen un consumo de combustible muy contenido, sobre todo teniendo en cuenta el nivel prestacional que poseen.



El moderno cinco cilindros turbodiesel de 20 válvulas desarrollado por Mercedes destaca con un rendimiento fantástico y un consumo bastante ajustado.



Las aerodinámicas llantas dan un toque elegante en el Mercedes.



Ficha técnica (*)

BMW 325 tds Touring

Mercedes C250 TD Familiar

MOTOR

Definición	Delantero longitudinal de seis cilindros en línea	Delantero longitudinal de cinco cilindros en línea
Arquitectura	Bloque y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos	Bloque de fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre cuatro apoyos
Cilindrada	2.498 cc (80,0 x 82,8 mm)	2.497 cc (87,0 x 84,0 mm)
Alimentación	Inyección electrónica DDE 2.1 con turbocompresor e <i>intercooler</i>	Inyección electrónica Siemens con turbocompresor e <i>intercooler</i>
Distribución	Dos válvulas por cilindro accionadas mediante un árbol de levas en culata mandado por correa dentada	Cuatro válvulas por cilindro accionadas mediante dos árboles de levas en culata mandados por correa dentada
Refrigeración	Por líquido con circuito hermético y ventilador de mando termostático	Por líquido con circuito hermético y electroventilador de mando termostático
Compresión	22:1	22:1
Potencia máxima	105 kW (143 CV) a 4.800 rpm	110 kW (150 CV) a 4.400 rpm
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg) a 2.200 rpm	280 Nm (28,57 mkg) a 1.800 rpm

TRANSMISIÓN

Disposición motriz	Motor delantero longitudinal con cambio en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control electrónico de tracción y diferencial autoblocante en opción	Motor delantero longitudinal, con el cambio en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	1 ^ª 5,09:1 (8,84 km/h) 2 ^ª 2,80:1 (16,07 km/h) 3 ^ª 1,76:1 (25,57 km/h) 4 ^ª 1,25:1 (36,00 km/h) 5 ^ª 1,00:1 (45,00 km/h)	3,91:1 (8,52 km/h) 2,17:1 (15,34 km/h) 1,37:1 (24,30 km/h) 1,00:1 (33,29 km/h) 0,81:1 (41,10 km/h)
Reducción del grupo	2,56:1	3,46:1

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente, tipo McPherson, con triángulo inferior, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora (25 mm Ø)	Independiente, de paralelogramo deformable con resortes helicoidales, amortiguadores de gas y estabilizadora (27 mm Ø)
Suspensión trasera	Independiente, con eje tipo Z multibrazo, con un brazo longitudinal y doble brazo transversal, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora (18 mm Ø)	Independiente, tipo multibrazo, con resortes helicoidales, amortiguadores de gas y estabilizadora (16 mm Ø)
Dirección	De cremallera asistida	De recirculación de bolas asistida
Diámetro del volante	380 mm (3,5 vueltas)	390 mm (3,5 vueltas)
Diámetro de giro	10,4 m	10,5 m
Sistema de frenado	Doble circuito hidráulico en diagonal con servoasistencia, discos ventilados delante (286 mm Ø) y macizos detrás (281 mm Ø) y ABS	Doble circuito hidráulico en diagonal con servoasistencia, discos ventilados delante (288 mm Ø) y macizos detrás (278 mm Ø) y ABS
Llantas	Acero, 6,5" x 15"	Acero, 6,5" x 15"
Neumáticos	Michelin Pilot, 205/60 VR15	Pirelli P6000, 195/65 HR15

COTAS

Largo/ancho/alto	4.433/1.698/1.391 mm	4.487/1.720/1.458 mm
Batalla	2.700 mm	2.690 mm
Vías (del./tras.)	1.408/1.421 mm	1.505/1.476 mm
Depósito	62 litros	62 litros
Peso	1.410 kg (catálogo); 1.455 kg (real)	1.520 kg (catálogo); 1.467 kg (real)
Reparto de peso	728/727 kg (50,03/49,97 %)	783/684 kg (53,3/46,7 %)
Coef. aerodinámico (Cx)	0,34	No declarado

PRESTACIONES OFICIALES

Velocidad máxima	206 km/h	200 km/h
0-100 km/h	10"5/10	10"5/10
0-1.000 m	31"7/10	No declarado

* Datos oficiales facilitados por el fabricante

el Mercedes es algo menos sediento, aunque el BMW no se puede considerar que obtenga malos resultados.

Pero es en el manejo donde más se aprecian los diferentes carácter de estos dos modelos. Por un lado, el BMW cuenta con un puesto de conducción que recoge el cuerpo como un guante. Todo queda a la distancia justa y da gusto accionar la caja de cambios manual. En el Mercedes los reglajes del asiento son también muy buenos y se consigue una buena postura de conducción. Sin embargo la caja de cambios manual presenta un tacto algo más tosco. En el caso del C250 TD resulta recomendable optar por el cambio automático, mientras que en el 325tds es mucho más gratificante quedarse con el manual. Suave y preciso, es toda una delicia este cambio de BMW.

Y es que, el carácter deportivo que distingue a BMW está presente en todo momento. El comportamiento en carretera es magnífico, con un buen tacto de dirección y aplomo en todo tipo de trazados. Los tarados de suspensión son más

La estética de cada uno sintoniza con la filosofía de sus respectivas marcas: elegancia en el Mercedes y deportividad en el BMW.



Prestaciones

	BMW	Mercedes
VELOCIDAD		
Máxima absoluta	209,56 km/h a 4.657 rpm en 5ª	201,12 km/h a 4.893 rpm en 5ª
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	189,34 km/h	184,46 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	198,45 km/h a 4.410 rpm en 5ª	193,56 km/h a 4.709 rpm en 5ª
ACELERACIÓN		
0-100 km/h	9"69/100 (en 1ª, 2ª y 3ª)	10"28/100 (en 1ª, 2ª y 3ª)
400 metros (salida parada)	16"73/100	17"24/100
1.000 metros (salida parada)	30"81/100	31"37/100
RECUPERACIÓN		
Desde 40 km/h en 4ª: 400 m	19"55/100	18"86/100
1.000 m	34"70/100	33"48/100
Desde 50 km/h en 5ª: 400 m	19"55/100	19"36/100
1.000 m	35"99/100	35"43/100
ADELANTAMIENTO		
Lento: 20-70 km/h	5"53/100 (en 2ª)	5"88/100 (en 2ª)
Rápido: 70-120 km/h	8"40/100 (en 2ª y 3ª)	8"66/100 (en 2ª y 3ª)
Total: 20-120 km/h	13"93/100 (en 2ª y 3ª)	14"54/100 (en 2ª y 3ª)
FRENADA		
140 a 0 km/h	74,2 m en 3"77/100	77,6 m en 3"91/100

Banco de pruebas

POTENCIA MÁXIMA:

BMW: 154,50 CV a 4.600 rpm
Mercedes: 152,86 CV a 4.370 rpm

PAR MÁXIMO:

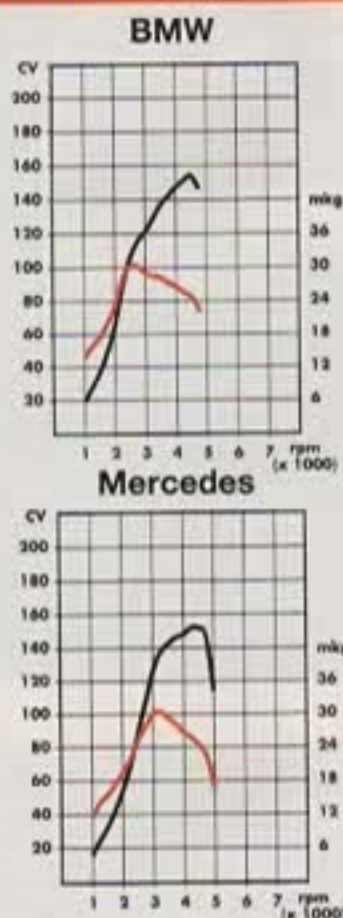
BMW: 30,53 mkg a 2.620 rpm
Mercedes: 30,57 mkg a 3.130 rpm

RÉGIMEN MÁXIMO:

BMW: 4.750 rpm
Mercedes: 4.900 rpm

BMW 325tds Touring: Pletórico de potencia, este motor de seis cilindros ofrece un rendimiento muy superior al anunciado por el fabricante. Además, la curva de par ofrece valores muy aprovechables desde las 1.750 rpm.

Mercedes C250 TD Familiar: Está mecánica de cinco cilindros cuenta con un rendimiento fantástico y una capacidad asombrosa para subir de vueltas. Los mejores resultados se consiguen en la zona media del cuentavueeltas.



firmer en el caso del BMW, sobre todo con el Kit M Technic, lo que permite atacar las curvas con más decisión. Además, como buen tracción trasera, y gracias al vigor del propulsor, el tren posterior ayuda a redondear los virajes con una gran precisión si se sabe dosificar adecuadamente el pie sobre acelerador.



El Mercedes, por su parte, es mucho más cómodo, con una suspensión que es todo un ejemplo a la hora de absorber irregularidades. En general, el bastidor del C250 TD familiar es menos deportivo, pero igualmente eficaz y noble; un coche, en suma, mucho más fácil de conducir, algo que sabrán apreciar los

Ficha comercial

PRECIO: 5.246.517 ptas. (BMW); 6.109.000 ptas. (Mercedes), IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos; tasa de matrícula, seguro y opciones aparte

GARANTÍA: Un año sin límite de kilometraje

LANZAMIENTO EN ESPAÑA: Octubre de 1994 (BMW); marzo de 1996 (Mercedes)

EQUIPAMIENTO DE SERIE

Ambos modelos cuentan con un equipamiento de serie muy completo que incluye dirección asistida, antibloqueo de frenos, aire acondicionado, airbag de conductor, cierre centralizado, elevavallas eléctricas. Además, el BMW ofrece de serie el climatizador automático, mientras que el Mercedes disfruta de los faros antiniebla.

EQUIPAMIENTO OPCIONAL

El BMW puede incorporar opcionalmente el techo solar eléctrico (185.930 ptas.), faros antiniebla (46.072 ptas.), pintura metalizada (119.257 ptas.), control de tracción ASC+T (192.982 ptas.), suspensión deportiva M-Technic (57.222 ptas.), enganche de remolque (146.253 ptas.), airbag para acompañante (90.998 ptas.), llantas de aleación ligera con diseño de radios dobles (146.089 ptas.), cierre centralizado con mando a distancia (52.631 ptas.), alarma antirrobo con mando a distancia (114.609 ptas.), espejos retrovisores regulables eléctricamente (28.037 ptas.), regulación eléctrica de asientos delanteros (242.989 ptas.), asientos deportivos BMW (91.982 ptas.), calefacción para asientos delanteros (70.666 ptas.), tapicería de cuero Montana (303.982 ptas.), limpia-lavafaros (49.679 ptas.), control de distancia de aparcamiento (75.913 ptas.), control de velocidad automático (64.273 ptas.) y computadora de a bordo (86.572 ptas.)

El Mercedes por su parte puede añadir a su equipamiento el climatizador automático (137.856 ptas.), cambio automático (307.200 ptas.), techo solar eléctrico (215.040 ptas.), llantas de aleación (121.472 ptas.) y pintura metalizada (140.800 ptas.), control de tracción ETS (115.200 ptas.), asiento eléctrico de asientos (105.984 ptas.), alarma antirrobo (64.000 ptas.), climatizador automático (137.856 ptas.), elevavallas eléctricos cuatro puertas (82.816 ptas.), llantas de aleación de ocho orificios (135.680 ptas.), suspensión deportiva (380.800 ptas.) y calefacción asientos delanteros (96.896 ptas.)

potenciales clientes de este tipo de automóviles de clara vocación familiar.

Se trata por tanto de dos encarnizados rivales sobre el papel, aunque con dos personalidades bien definidas. Ambos cuentan con carrocerías tan llamativas como versátiles, así como con motores poderosos y suficientemente económicos pero sin menoscabo de unas prestaciones fantásticas y unos consumos reducidos. Las diferencias vienen marcadas fundamentalmente por el carácter deportivo del BMW 325tds Touring (sobre todo con la impresionante estética que aporta el Kit M) y el planteamiento más conservador del C250 TD Familiar. A esto hay que unir que el BMW es casi un millón de pesetas más barato. La elección, como en casi todos los casos, queda al gusto del consumidor y de las posibilidades de su bolsillo.

Juan Ignacio Eguilara