

COMPARATIVA

GENTE

www.mercedeclassicos.com



**MERCEDES CLK 230
KOMPRESSOR/PEUGEOT 406 COUPE V6. LA
MODA DE LOS COUPES NO ESTA
RESERVADA AL PUBLICO MAS JOVEN. ES
TANTO O MAS IMPORTANTE LA DEMANDA
DE DEPORTIVOS BURGUESES LO QUE HA
HECHO QUE NO POCAS MARCAS SE**



GUAPPA



HAYAN LANZADO AL ATAQUE. MERCEDES Y PEUGEOT OFRECEN DOS DE LOS PRODUCTOS MAS ATRACTIVOS DEL MERCADO. NO SON BARATOS, PERO OFRECEN UNOS NIVELES DE CONFORT, PRESTACIONES E IMAGEN QUE BIEN LO JUSTIFICAN





NO CONSTITUYEN una familia muy numerosa, pero lo cierto es que los coupés han recuperado en el mercado automovilístico una parcela que casi desapareció con el fin de los años setenta. Marcas especialistas y generalistas se han lanzado a este "renaci-

miento" con un buen puñado de interesantes y atractivos modelos. De entre las especialistas, es Mercedes la más destacable por el momento, a falta del esperado Volvo C70; de las generalistas, el 406 Coupé diseñado por Pininfarina es, sin lugar a dudas, uno

de los más bellos. Los dos modelos tienen en común muchos elementos y puntos característicos. Ambos ofrecen prácticamente la misma potencia, aunque para ello el CLK recurre a un cuatro cilindros sobrealimentado mediante un permanentemente eficaz

compresor Roots, mientras que el 406 Coupé recurre a la simple y llana cilindrada, esto es, a un moderno y sofisticado motor de seis cilindros en línea y casi tres litros de cubecaje. Este último es tal vez más progresivo y dócil en toda la gama de revoluciones, mientras





que el del coche alemán goza de un carácter más deportivo, con una más rotunda respuesta a altos regímenes, consecuencia de su poco habitual sistema de sobrealimentación, responsable de tan brillante cifra de rendimiento con sólo 2,3 litros de cilindrada.

Esa igualdad mecánica es responsable de una proximidad en prestaciones tremenda. Una cercanía que también queda patente en los consumos, aunque el modelo francés es más sensible a las solicitaciones del pedal que su oponente a poco que deseemos dar un uso deportivo al vehículo.

CARACTERES CONTRAPUESTOS. El hecho de que el 406 Coupé sea un tracción trasera y el Mercedes CLK 230 Kompressor sea un propulsión trasera marcaría a priori las diferencias desde el punto de vista dinámico, pero lo cierto es que el control

de tracción del coupé alemán se encarga de hacer la conducción tan segura y fácil como la de su rival galo.

Desde un punto de vista más práctico, ambos ofrecen las mismas "limitaciones" espaciales —sólo cuatro plazas, aunque muy confortables—, una elavada dosis de equipamiento de confort y una capacidad de carga si no excepcional, al menos satisfactoria para unos vehículos de esta categoría tan específica. La mayor diferencia viene marcada, una vez más, por algo tan sencillo como es ese valor añadido que para un coche constituye la marca; lo que es el *pedigree* para un perro de raza. Incluso con el "pack" opcional el Peugeot es más asequible que el Mercedes, pero, para bien o para mal, muchos seguirán pensando que llevar la estrella sobre el capó es "lo más".

JAVIER TERRY



NUESTRAS CIFRAS

	CLK 230 K	406 COUPE V6
• VELOCIDAD MÁXIMA	229,1	227,9
• ACCELERACIÓN		
0-100 Km/h	7,46	8,31
0-400 m	15,39	16,01
0-1000 m	27,98	29,30
• RECUPERACIÓN		
400 m en IV desde 40 km/h	17,72	18,20
1.000 m en V desde 40 km/h	36,51	35,11
• CONSUMOS (l/100 km)		
Ciudad	11,7	11,9
90 km/h	7,92	8,10
120 km/h	9,76	10,85
Conducción rápida	16,78	17,80
• RUMOROSIDAD (db)		
Relevé	47,4	49
60 km/h	60,5	59,0
100 km/h	66,5	63,0
120 km/h	68,9	67,5
140 km/h	74,8	75,5
• FRENADA (m)		
Desde 40 km/h	7,0	8,5
Desde 80 km/h	26,7	27,4
Desde 100 km/h	41,3	38,4
Desde 140 km/h	81,8	78,3

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MERCEDES CLK 230 KOMPRESSOR

MOTOR

Tipo:	Cuatro tiempos gasolina
Posición:	Delantero longitudinal
N.º cilindros:	Cuatro en línea
Diámetro por carretera:	90,9 x 88,4 mm.
Cilindrada:	2.295 c.c.
Relación de compresión:	8,8:1
Potencia máx.:	193 CV (142 kW) a 5.300 rpm
Potencia específica:	84,1 CV/l
Par máx.:	28,5 mkg (280 Nm) a 2.500 rpm
Construcción bloque/culata:	Fundición/aleación
Distribución:	Doble árbol en culata y 42 val. x cilindro
Alimentación:	Inyección compresor Roots

TRANSMISIÓN

Tipo:	Propulsión trasera
Embrague:	Monodisco en seco
Caja de cambios:	Manual de 5 relaciones
Desarrollo final 4.ª a 1.000 rpm:	41,8 km/h

CHASIS

Tipo:	Monocasco autoportante
Suspensión delantera:	Ruedas independientes con dobles brazos superpuestos y estabilizadora transversal
Suspensión trasera:	Ruedas independientes, de tipo Multilink
Dirección:	Cremallera asistida
Diámetro de giro:	10,7 m
Frenos del./tras.:	Discos autov./discos + ABS
Llantas:	7Jx16" de aleación
Neumáticos:	225/55VR 16

PESO Y CAPACIDADES

Peso en vacío:	1.350 kg
Largo x ancho x alto cms:	457 x 172 x 135
Capacidad depósito de combustible:	70 l.
Capacidad del maletero:	420 l.

PRECIO BASE RECOMENDADO: 6.490.000

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

PEUGEOT 406 COUPE V6

MOTOR

Tipo:	Cuatro tiempos
Posición:	Delantero transversal
N.º cilindros:	6 en V
Diámetro por carretera:	87 x 82,6 mm.
Cilindrada:	2.946 c.c.
Relación de compresión:	10,5:1
Potencia máx.:	194 CV (143 kW) a 5.750 rpm
Potencia específica:	65,8 CV/l
Par máx.:	27,7 mkg (27,2 Nm) a 4.500 rpm
Construcción bloque/culata:	Aleación/aleación
Distribución:	Doble árbol de levas en cabeza y 4 val. x cilindro
Alimentación:	Inyección electrónica

TRANSMISIÓN

Tipo:	Tacción delantera
Embrague:	Monodisco en seco
Caja de cambios:	Manual de 5 relaciones
Desarrollo final 4.ª a 1.000 rpm:	37,2 km/h

CHASIS

Tipo:	Monocasco autoportante
Suspensión delantera:	Ruedas independientes tipo McPherson con barra estabilizadora transversal
Suspensión trasera:	Eje independiente, con dobles brazos transversales
Dirección:	Cremallera asistida
Diámetro de giro:	11,7 m
Frenos del./tras.:	Discos autov./discos + ABS
Llantas:	De aleación, en medida 7 J x 15"
Neumáticos:	215/55 VR 15

PESO

Peso en vacío:	1.460 kgs
Largo x ancho x alto cms:	463 x 178 x 135 cms
Capacidad depósito de combustible:	70 L.
Capacidad del maletero:	390 L.

PRECIO BASE RECOMENDADO: 5.785.000



MERCEDES CLK 230 KOMPRESSOR

SOPLO DE PASION

LA REVOLUCION estética que constituyó la sustitución de los tradicionales proyectores rectangulares por las dobles ópticas para la Clase E ha tenido su continuidad en el novísimo CLK, que, aunque con unas dimensiones ligeramente más contenidas, es más bello y estilizado que aquélla, a lo que añade una excelente aerodinámica. Sin embargo, si sus formas inducen a pensar que se trata de un modelo derivado de los Mercedes E, lo cierto es que parte de la Clase C, de la que recoge su plataforma y principales órganos mecánicos.

Si muy bueno es el trabajo llevado a cabo para el diseño de la carrocería, no lo ha sido menos para el habitáculo. Las cuatro amplias plazas se ven

complementadas por un diseño más vanguardista que el habitual de la marca, con detalles de muy buen estilo, como lo refleja incluso la combinación de colores para el interior, inspirada en los cánones que se emplearon para el modelo SLK. Además, el confort es máximo. Los asientos delanteros cuentan con reglaje eléctrico e incluso un motor que se encarga de desplazar la banqueta en las operaciones de abatimiento para dar acceso a los ocupantes de las plazas traseras, si bien en sólo en el caso de la unidad probada, ya que se trata de un elemento opcional que sí es de serie en el CLK 320. Las butacas posteriores son suficientemente amplias como para no presentar problemas a dos adultos

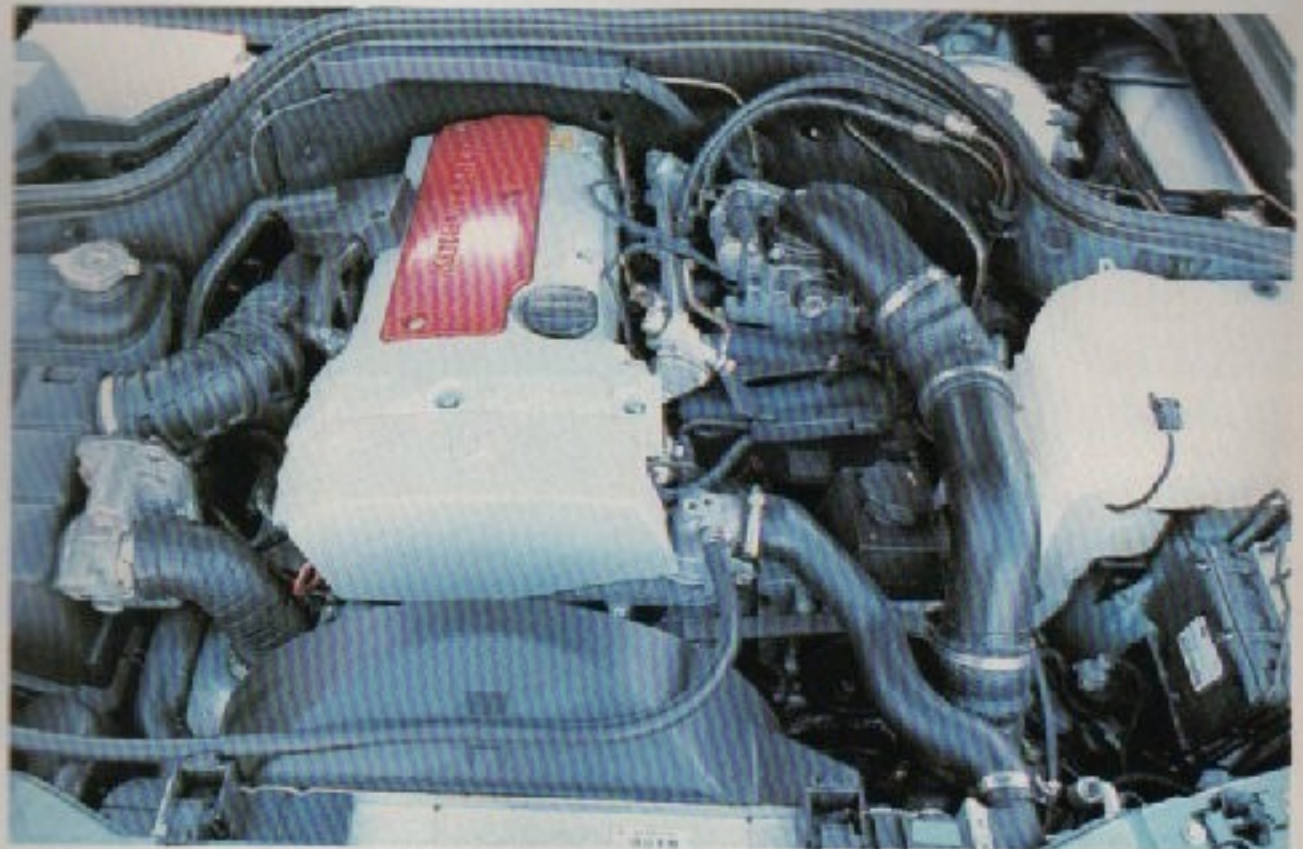
de buena talla, si bien un tercero está descartado, ya que el diseño individualizado de las dos plazas lo impide. Por lo que respecta al maletero, muy regular de formas; su capacidad es algo menos que la de su oponente, aunque lo suficientemente amplio como para dar cabida a un par de maletas y varias bolsas de viaje.

MECANICA EJEMPLAR. El CLK 230 Kompressor recurre a un propulsor ya "viejo conocido". La versión sobrealimentada del cuatro cilindros multiválvulas conocida como 230. No recurre a un turbocompresor, sino a un compresor de tipo Roots, que a diferencia de aquél, "sopla" el aire hacia la admisión de modo proporcional al régimen de giro, lo que incrementa

su progresividad frente al carácter más violento de los motores "turbo". Su valor de rendimiento es francamente sobresaliente, con una potencia específica de 84,1 CV/litro, pero por encima de esos 193 caballos de potencia máxima hay que resaltar una elasticidad notable para una mecánica sobrealimentada. No en vano, la cota máxima de par la desarrolla a 2.500 vueltas —nada menos que 28,5 kilogrametros, 1,5 kilogrametros más que el V6 de Peugeot— y con una respuesta en toda la gama de revoluciones asombrosa. También aporta su grano de arena un cambio manual de relaciones si no cerradas, no tan cortas como cabría esperar en un Mercedes por su carácter burgués, lo que sin du-



MODERNIDAD. Una licencia al vanguardismo en el diseño la constituye la presencia de un material plástico que simula la fibra de carbono para remates del salpicadero en la versión Sport. La calidad de acabado salta a la vista.



DATOS DE COMPRA

Precio:
CLK 230-Kompressor
6.490.000

OPCIONES:
Pintura metalizada 140.800
Climatizador 154.800

da hace que la conducción sea muy ágil y a cambio de unos consumos tal vez más razonables que los del 406 Coupé V6.

Desde el punto de vista dinámico, todo son elogios para este Mercedes.

La propulsión trasera no es motivo para ser rechazado por los partidarios, en ocasiones menos experimentados, que confían más en la tracción delantera. Es realmente difícil sacar de sus casillas al CLK 230 Kompressor, ya que hasta en condiciones de baja adherencia el eje posterior sigue siempre por su sitio, ajeno a posibles derrapajes por culpa de excesos sobre el pedal del acelerador. En el excelente comportamiento influye el buen trabajo de las suspensiones, con el eje posterior multibrazo ya tradicional, así como las ayudas electrónicas: el sistema de control de tracción, desconectable mediante un pulsador, que nos evita cualquier sobresalto al eliminar cualquier riesgo de pérdida de

motricidad. Otro elemento elogiado es el sistema de frenos. Obviamente, cuenta con ABS, pero se complementa tanto por el sistema EBV de modulación de potencia de frenado por rueda y el servofreno de emergencia. Un calculador electrónico analiza continuamente el tiempo que empleamos en pasar el pie derecho del acelerador al freno. Si lo hacemos con mayor celeridad, lo interpreta como una situación crítica, aumentando la fuerza de frenado a igualdad de presión sobre el pedal.

Es por tanto este Mercedes una joya de la técnica, y, además, a un precio inusualmente accesible si tenemos en cuenta todo lo que ofrece a cambio. En este sentido, la marca de Stuttgart

está haciendo un importantísimo esfuerzo, como ya lo demostró en el lanzamiento del SLK, ya que los altos grados de sofisticación técnica, generalmente asociados a precios elevados, no están reñidos en este caso con un precio realmente ajustado, sobre todo si recordamos los de la antigua Clase CE.

Un precio base de algo menos de 6,5 millones de pesetas nos parece muy razonable, sobre todo por el valor del coche, si es que a medio o largo plazo pensamos en su venta. La única pega vuelve a recaer en una larga y cara lista de opciones que engrosa negativamente el precio final a poco que seamos exquisitos; nos referimos al cuero, asientos eléctricos, etc.



PEUGEOT 406 COUPE V6

SABOR LATINO

MUCHO TIEMPO ha transcurrido desde que desapareció de la familia Peugeot el 604 Coupé, un modelo casi anecdótico en la década de los setenta, en la que este tipo de modelos comenzó a experimentar un declive. Ahora, casi veinte años después, la marca del león ha vuelto sobre sus pasos de la mano del carrocerero italiano Sergio Pininfarina, para adentrarse de nuevo en esta categoría del mercado, un segmento que está cobrando nueva vida merced al esfuerzo de marcas especialistas y generalistas.

Los criterios de productividad de Peugeot han sido los principales elementos a tener en cuenta para que el 406 Coupé no se fabrique en alguna de las factorías de la marca; al contrario, se ha encargado a Pininfarina, que ensambla componentes de fabricación

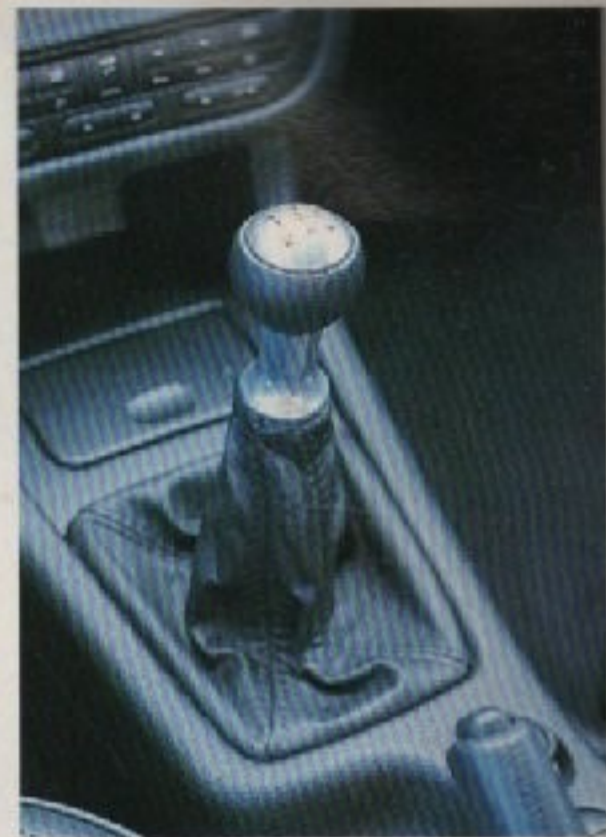
propia con elementos aportados por la marca del león. El equipo de diseño de Sergio Pininfarina es el responsable de este acertadísimo modelo, uno de los más bellos de su clase. Sin duda alguna, el aire de familia del 406 Coupé con la berlina de la que parte es innegable, pero son muchas las diferencias, tanto estéticas como de concepción. La plataforma es la misma, y por tanto la distancia entre ejes, pero la longitud total del coche es 60 milímetros mayor al haberse aumentado el voladizo delantero en 62 y acortado el trasero en dos. Además, la altura total del coche se ha reducido en 60 milímetros, tanto por contar con una suspensión más baja como por la rebaja en la altura del cuerpo de la carrocería.

De la estética, poco más se puede hacer que alabarla. Es un modelo que

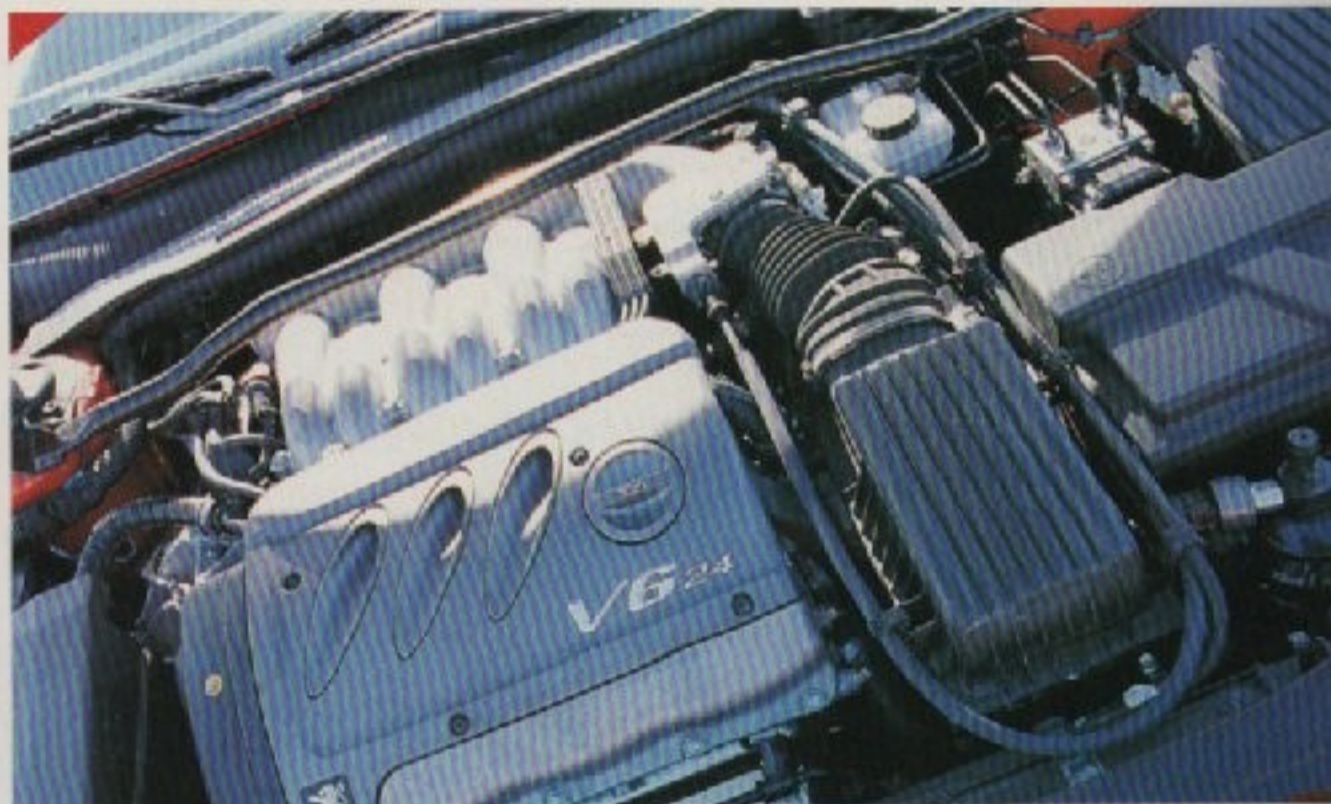
conjuga muy bien el aire deportivo con una elegancia tremendamente lograda. Se ha prescindido de ornamentaciones innecesarias, de alerones, faldones, etc., y en su lugar se ha optado por una carrocería de formas muy depuradas y capaz de cautivar las miradas incluso de quienes no son aficionados al automóvil. Es tal vez más agresivo y juvenil que el Mercedes, lo que le encamina hacia un público más joven, aunque no con menos recursos económicos.

CUATRO PLAZAS. Es una lástima que del trabajo realizado para la carrocería no se haya contagiado el interior, demasiado parecido al de la berlina. Debía haberse personalizado más el conjunto, que sólo se distingue por la carencia de aplicaciones en madera, por el perfil cromado para las es-

feras de la instrumentación y el pomo de la palanca de cambios de aluminio. Por lo demás, todo es idéntico a la berlina, hecha la salvedad del diseño de la banqueta trasera, esculpida para acoger sólo a dos ocupantes. En este sentido, hay que elogiar que la habitabilidad es muy buena, ya que salvo una pequeña limitación de espacio para las piernas de los pasajeros de los asientos posteriores; incluso la cota de altura es correcta. También es muy bueno el nivel de equipamiento, que para la unidad probada, con un *pack* opcional, contaba con tapicería de cuero y asientos calefactados de ajuste eléctrico, suspensión pilotada, etc. En cuanto a la posición de conducción, es genuinamente francesa. A pesar de la combinación de reglaje, la inclinación y profundidad del volante



A TODO LUJO. Gracias a la opción "pack", el 406 Coupé V6 se enriquece notablemente con elementos como la tapicería de cuero, asientos eléctricos, suspensión pilotada, etc., elementos todos ellos que le sitúan en el plano de refinamiento del Mercedes.



DATOS DE COMPRA

PRECIO:

406 COUPE V6 Pack
5.785.000

OPCIONES:

Pintura metalizada 51.500

y los ajustes en inclinación, distancia y altura del asiento, no es fácil encontrar la mejor postura. Es más, habrá que acostumbrarse a un volante bastante tendido hacia adelante, salvo que queramos ocultar parcialmente de la instrumentación tras la parte alta de su circunferencia.

La versión portaestandarte de la pequeña gama 406 Coupé está presidida por el moderno motor de seis cilindros en V, coronado por una culata de cuatro válvulas por cilindro, que no es sino el del 406 V6 berlina. Este propulsor, que desarrolla 194 caballos de potencia, destaca fundamentalmente por su contundente respuesta en toda la gama útil de revoluciones, algo que aporta al confort de conducción muchos enteros. Además, se ha adecuado muy bien la caja de cambios a su carácter, ya que los desarrollos son relativamente cortos y el escalonamiento bastante cerrado, lo que permite aprovechar bien cada caballo de potencia si lo que queremos es "ir de carreras".

Si la berlina 406 ya gozaba de un excelente comportamiento dinámico,

el Coupé mejora aún el resultado. El incremento de la anchura de vías —el eje posterior ha ensanchado 38 milímetros mediante brazos más largos— y una amortiguación más baja y firme hace que este coche goce de unas cotas de estabilidad casi infranqueables. En carreteras de amplias curvas es muy neutro, mientras que en las más viradas muestra tímidamente su carácter subvirador, que siempre es más agradecido para las manos menos experimentadas. Además, la variante 3.0 Pack cuenta con la ventaja de la amortiguación pilotada, que en la posición Sport proporciona una dureza adicional de los amortiguadores que permite a los más "quemados" sacar aún más provecho al excelente chasis.

Para parar los casi 1.500 kilos del

coche se ha optado por sustituir las pinzas de la berlina 406 V6 por unas Brembo de cuatro pistones a prueba de frendas salvajes. Sólo un reproche para el conjunto mecánico, una dirección demasiado asistida.

No cabe duda que el precio es un arma definitiva en su enfrentamiento con el Mercedes CLK 230 Kompresor. Cuesta en su configuración básica 5.279.000 pesetas, y 5.785.000 si recurrimos al interesante "pack" opcional, del que sólo se queda fuera la pintura metalizada.

Es, desde luego, una máquina absolutamente eficaz, pero que frente al coupé de la marca de la estrella tiene una carencia: la falta del carisma de un Mercedes, por mucho que este resulte, aun ofreciendo casi lo mismo, notablemente más caro.