

**FRENTE A FRENTE**

## **AUDI 100 TD CONTRA MERCEDES 250 D**

# **ECONOMIA CARA**

**D**ESDE que Audi comenzó su relanzamiento, su ambición ha sido competir con Mercedes, la marca que sigue teniendo en máximo prestigio entre los fabricantes alemanes. Con

el modelo 100 equipado del motor turbodiesel consiguió superar en toda regla al Mercedes 300 D. Pero eso fue por poco tiempo, pues la marca de la estrella respondió con el nuevo 250 D, dentro de la gama W.124,

que viene a competir directamente con él. Y lo hace con ventaja, pues a fin de conseguir unas buenas prestaciones en autopista, el rendimiento del motor del Audi resulta poco agradable por su escasa respuesta a ve-

locidades bajas, cosa que no ocurre en el Mercedes. Además, el consumo es favorable también al Mercedes, que apenas concede nada en velocidad máxima y en prestaciones a su rival. En definitiva, el Mercedes, desde el

**COMPARADOS  
MOTOR 16**



**MERCEDES 250 D**  
**Precio en la calle:**  
**4.284.745 ptas.**

### **VIRTUDES**

- Bajo consumo.
- Comportamiento.
- Confort.

### **DEFECTOS**

- Muchas opciones.
- Volante grande.
- Falta de sujeción lateral de los asientos.

punto de vista del rendimiento, se nos muestra más equilibrado, aunque no le favorezca demasiado el tener unos desarrollos de cambio tan largos. Pero el Audi puede nivelar la balanza adobando esas prestaciones ligeramente más brillantes con una mayor amplitud interior y un mejor equipamiento.

Mientras que Mercedes, por ese precio superior a los cuatro millones, te ofrece un coche prácticamente desnudo —cosas tan corrientes como los elevallunas eléctricos y las cerraduras centralizadas hay



que pagarlas como una opción—, Audi te da el coche con un equipo completo, al que sólo hay que añadir, si se quiere, un aire acondicionado programable.

En cuanto al comportamiento, el de ambos coches es muy bueno, pero si hay que elegir, es también el del Mercedes el que nos complace más. El Audi acusa en exceso su condición de tracción delantera, que hay que tener en cuenta en ciertas condiciones de pisos resbaladizos —nieve, hielo, barro, etcétera— y que puede ser una importante ventaja.

**AUDI 100 CD TD**  
**Precio en la calle:**  
**4.245.056 ptas.**

**VIRTUDES**

- Buena velocidad máxima.
- Gran autonomía.
- Confort.

**DEFECTOS**

- Motor poco elástico.
- Desarrollos largos.
- Vehículo caluroso.





El Audi 100 Turbodiesel es el más rápido de los dos. Su motor carece de potencia en baja. La estabilidad es buena, aunque a altas velocidades acusa la típica tendencia a irse de morro

**AL VOLANTE**

**B**AJO el capó del Audi ha cabido sin problemas el motor de cinco cilindros en línea de 1.986 centímetros cúbicos pasado a diesel. En condiciones normales, este motor desarrolla sólo 70 caballos, pero gracias a la adopción del turbocompresor la potencia máxima llega a 87 caballos, que, aprovechando la excelente aerodinámica y el poco peso del coche, permiten rozar los 180 kilómetros por hora de velocidad punta. Un logro que hay que estimar, aunque el funcionamiento de este motor no nos haga particularmente felices. Una vez más, Audi ha pensado principalmente en los automovilistas del mercado alemán, que van a utilizar su automóvil rodando en autopistas sin límite de velocidad. Es un motor que carece de potencia en bajo régimen. Por debajo de las 2.500 revoluciones por minuto, que en estos motores diesel supone ya una velocidad bastante respetable en cada una de las marchas, el motor no responde como se espera de un diesel, motores a los que en el argot siempre se cataloga de «elásticos» por su buena voluntad en esas condiciones. Hay, por tanto, que estar cambiando continuamente para mantener el motor por encima de ese número de revoluciones y po-

der aprovechar el aumento de potencia que proporciona el soplido del turbo. En definitiva, es un funcionamiento un tanto brusco. Cuando se rueda a una velocidad moderada y se pisa el acelerador, durante unos instantes parece que el coche no se mueva y, de pronto, pega un tirón hacia adelan-

te al comenzar a soplar el turbo. Esto hace que su conducción no sea demasiado agradable en zona de curvas, en las que conviene ir siempre en marchas cortas para tener segura una buena salida de las mismas. Todo esto, además del trabajo extra que hay que darle al brazo derecho cambiando cons-

tantemente, repercute en que el nivel sonoro sea más alto del que debería, y el consumo, también superior. El Mercedes, en cambio, que dispone del nuevo motor de cinco cilindros y dos litros y medio de cubicaje, con 90 caballos de potencia, es todo lo contrario. Es un motor que responde muy

**PRESTACIONES**



	Audi	Mercedes
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km/h.)	177,9	175,6
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m. salida parada	19,9	20,5
1.000 m. salida parada	36,1	36,7
De 0 a 100 km/h.	14,2	16,4
<b>RECUPERACION (seg.)</b>		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,9	23,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,4	24,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	41,2	43,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	46,8	46,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,7	17,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,9	19,6

**SONORIDAD**



	Audi	Mercedes
<b>Al ralenti</b>	50,6	48,8
A 60 km/h.	62,8	59,6
A 90 km/h.	67,7	66,3
A 120 km/h.	69,6	69,3
A 140 km/h.	71,3	71,5
A tope	73,6	73,9

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

**FICHA TECNICA**



	MERCEDES 250 D	AUDI 100 CD TD
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
Número de cilindros	5, en línea	5, en línea
Cilindrada	2.497 c.c.	1.986 c.c.
Cigüeñal	De 6 apoyos	De 6 apoyos
Distribución	Ar. levas en cabeza, accionado por cadena	Ar. levas en cabeza, acc. por correa dentada
Alimentación	Iny. Diesel Bosch	Iny. Diesel Bosch
Compresión	22 a 1	23 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	70 litros	80 litros
Potencia máxima	90 CV a 4.600 rpm.	87 CV a 4.300 rpm.
Par máximo	13,7 mkg. a 2.800 rpm.	17,5 a 2.750 rpm.
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	A las ruedas traseras	A las ruedas delanteras
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	8,0 km/h.	7,6 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	14,4 km/h.	14,5 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	22,8 km/h.	23,0 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	33,9 km/h.	32,3 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	40,6 km/h.	39,8 km/h.
<b>DIRECCION</b>		
Tipo	De circuito de bolas, con asistencia	De cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes	4	3,5
Diámetro de giro	11,2 metros	11,6 metros
<b>FRENOS</b>		
Sistema	Discos delante y detrás, con servo	Disco/tambor, servo
<b>SUSPENSIONES</b>		
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independ. delante, eje rígido atrás
<b>RUEDAS</b>		
Llantas	De chapa, 6,5 x 14"	Chapa, 6 x 14"
Neumáticos	195/65 TR 15	185/70 SR 14
Peso en orden de marcha	1.320 kg.	1.250 kg.

# FRENTE A FRENTE



**El Mercedes, desde el punto de vista del rendimiento, es el más equilibrado de los dos**  
 Responde mejor en baja, pero los desarrollos largos de su cambio de marchas lo penalizan

bien en baja y que, contrariamente al viejo y anticuado mecánicamente 300 D, admite subir de revoluciones con cierta soltura. De estas características se ha aprovechado el fabricante para adaptarle un cambio de marchas de desarrollos largos, buscando con ello que el motor pueda mantener

velocidades elevadas a regímenes moderados y que el consumo se mantenga contenido. De todas formas, este cambio mata un poco las posibilidades del coche, que podrían ser mejores que las de su rival, cuando menos, en el capítulo de recuperaciones. De todas formas, las diferencias entre el Audi y el

Mercedes son mínimas, tanto en velocidad máxima como en aceleraciones y reprises desde 40 km/h. en cuarta y quinta marchas. El Audi es superior en todas salvo en las recuperaciones en quinta marcha, en la que acusa particularmente la falta de potencia, la conjunción de sus largos desarro-

llos y la falta de potencia del motor a bajo régimen.

La estabilidad es muy buena en ambos coches, pero mientras que el Mercedes va como sobre raíles, el Audi, a partir de cierta velocidad, acusa la típica tendencia a irse de morro de todos los tracción delantera, que le resta manejabilidad en ciertos terrenos.

La dirección de ambos coches es asistida. Tienen una desmultiplicación adecuada. Muy adecuado, también, el tamaño del volante del Audi, mientras que el del Mercedes sigue siendo innecesariamente grande.

Los frenos tienen una eficacia pareja y las diferencias mínimas que existen entre ambos coches pueden deberse únicamente al tipo de neumáticos que llevaba cada uno de ellos.

Queda hablar del confort de suspensión. Contrariamente a lo que pudiera esperarse, ninguno de los dos coches tienen una suspensión blanda. Sin embargo, resultan muy confortables. Para establecer una diferencia hay casi que referirse al nivel sonoro, que en velocidades estabilizadas en quinta velocidad es semejante en ambos. En la práctica, por esa necesidad de tener que tirar más de marchas cortas, el Audi acaba resultando más ruidoso.

Ambos coches tienen una gran autonomía, mayor en el Audi, pese a su consumo.



**CONSUMO**

	Audi	Mercedes
	Litros/100 km.	
<b>CIUDAD</b>		
A 27,4 km/h. de promedio	10,2	8,9
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	5,3	5,4
En conducción rápida	12,6	9,3
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	7,0	7,0
A 140 km/h. de cruceo	9,5	8,7
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km.	8,4	7,7
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	900	860

**FRENOS**

**DISTANCIAS DE FRENADO**  
(En metros)

	Audi	Mercedes
A 60 km/h.	13,8	12,5
A 100 km/h.	34,8	32,0
A 120 km/h.	58,4	57,5

# INTERIORES

**S**i bien hay que descubrirse ante lo logrado por Mercedes que ofrece una carrocería tan aerodinámica como la del Audi sin haber tenido que descender a formas tan fusiformes y comprometidas con respecto a la habitabilidad, lo cierto es que el Audi es más amplio que el Mercedes, pese a que éste tenga una mayor anchura interior.

El habitáculo del Audi es más largo. Hay más espacio para las piernas de quienes viajan en el asiento trasero y mejores posibilidades de regulación del asiento delantero. Sin embargo, lo redondeado y bajo de su techo le imponen una mayor estrechez interior en cuyo asiento trasero tres personas van algo justas. Además, para salvar la menor anchura que impone lo redondeado de la parte alta del habitáculo, el asiento de los Audi es bajo, de forma que sus ocupantes deben llevar las rodillas demasiado altas.

El Mercedes resulta un poco justo, sobre todo si te-



El Mercedes (abajo) juega la carta del clasicismo, del que forma parte su voluminoso volante. Dentro de la sobriedad de que hacen gala ambos coches, el Audi resulta más moderno y atractivo.

# LA RADIO BIEN



Los asientos delanteros son mejores en el Audi  
En el Mercedes (abajo) los asientos posteriores son más cómodos

nemos en cuenta su tamaño exterior; en la parte trasera, sin embargo, tiene una gran anchura.

En el capítulo de maleteros, el Audi se impone de nuevo, ofreciendo una capacidad sensiblemente superior al ya gran compartimiento de equipajes del Mercedes.

En el tratamiento de interiores, Audi ha conseguido un resultado más agradable dentro de la gran sobriedad típica de los fabricantes alemanes. Salpicadero y cuadro de instrumentos resultan más modernos que los del Mercedes. La instrumentación es pareja, faltando en ambos un cuentarrevoluciones que los fabricantes alemanes consideran inútil en automóviles diesel dotados de un limitador de régimen.

Los asientos delanteros son más confortables en el Audi que en el Mercedes. En este último carecen de sujeción lateral para sus ocupantes, y además la configuración del asiento es mala. En el Audi sujetan bien, pe-

**EQUIPAMIENTO**



	Audi	Mercedes
Cuentarrevoluciones .....	NO	NO
Cuantalímetros parcial .....	SI	SI
Termómetro de agua .....	SI	SI
Manómetro presión de aceite .....	NO	SI
Reloj .....	SI	SI
Ordenador de viaje .....	NO	NO
Testigo reserva carburante .....	SI	SI
Testigo de freno de mano .....	SI	SI
Testigo desgaste pastillas .....	SI	SI
Parabrisas laminado .....	SI	SI
Faros antiniebla .....	SI	SI
Piloto antiniebla trasero .....	SI	SI
Aire acondicionado .....	Op	Op
Volante regulable .....	NO	Op
Asiento regulable en altura .....	SI	SI
Retrovisor regulable .....	SI	SI
Apoyacabezas delanteros .....	SI	SI
Elevavinas elect. (del./tras.) .....	SI/SI	Op/Op
Cerraduras centralizadas .....	SI	Op
Luz lectura mapas .....	SI	SI
Tapón carburante con llave .....	SI	SI
Llantas aleación .....	NO	Op
Preequipo de radio .....	SI	SI

**OPCIONES MERCEDES 230 D:** Pintura metalizada, 152.152; tapizado en cuero, 289.408; techo corredizo con mecanismo elevador, 188.738; cambio automático, 278.000; columna de dirección regulable eléctricamente, 64.630; bolsa de aire antichoque, 256.000; bloqueo central de cerraduras, 64.635; sistema de frenos ABS, 356.000; aire acondicionado mecánico, 459.700; aire acondicionado automático, 550.620; elevavinas delanteros y traseros eléctricos, 180.614; faros con dispositivo de lavado, 56.126; Nantas de metal ligero, 180.100. IVA incluido.

**OPCIONES AUDI 100 CD-TD:** Aire acondicionado automático, 448.200. IVA incluido.

**LA RADIO BRILLANTE**

Jesús Hermida. Una forma de hablar, una forma de recordar, una forma de dialogar.

El interrogador astuto.

Pausado, irónico, sincero, polémico, incansable.

El hombre que transformó la mañana para usted.

Jesús Hermida: el periodista capaz de crear una escuela de periodismo.

El que antes hizo una televisión diferente.

Y ahora hace una radio diferente

La radio bien hecha.



Jesús Hermida



**HECHA**

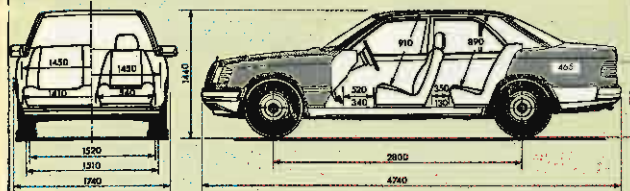
ro se les puede criticar una falta de sujeción de la parte alta de la espalda. El asiento trasero es semejante en los dos, pero en el Mercedes, al ser más alto con respecto al plano del coche, la postura es mejor.

La posición del conductor es más cómoda en el Audi. Al Mercedes le perjudica esa falta de sujeción del asiento, y el gran tamaño del volante, que impone ir más bajo —el asiento es regulable en altura en ambos coches— de lo que sería necesario.

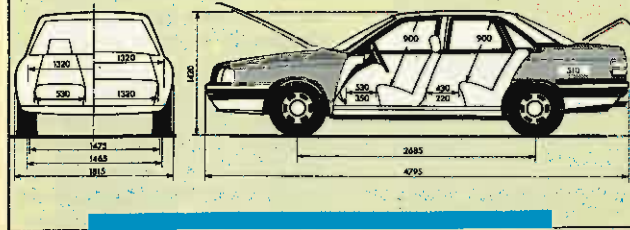
La accesibilidad es buena en ambos coches, aunque en el Audi influya negativamente lo bajo del asiento posterior particularmente.

El equipamiento es mínimo, como de costumbre en los Mercedes, y completo en el Audi. Realmente resulta increíble que después de pagar el precio de un coche de estos haya que pagar una opción para disponer de elevalunas eléctricos o cerraduras centralizadas, que son equipo de serie en coches que cuestan la quinta parte.

**MERCEDES 250**



**AUDI 100**



En ese sentido, Audi se porta algo mejor, dejando como equipo opcional únicamente el aire acondicionado programable.

Una opción que se hace particularmente necesaria, pues el Audi, con sus amplias superficies acristaladas, es un coche particularmente caluroso, y la entra-

da del aire del exterior es mediocre, aunque se fuerce con el ventilador. Algo de esto le ocurre también al Mercedes, pero en forma menos acusada.

Queda hablar del acabado, que es impecable en ambos coches, en los que resulta difícil encontrar el más mínimo defecto.

**BALANCE FINAL**

	Audi	Mercedes
Velocidad máxima ...	1.º ****	2.º ****
Acceleraciones .....	1.º ****	2.º ****
Recuperaciones .....	1.º ****	1.º ****
Consumo .....	2.º ***	1.º ****
Transmisión .....	2.º ***	1.º ****
Caja de cambio .....	2.º ****	1.º ****
Frenos .....	1.º ****	1.º ****
Dirección .....	1.º ****	2.º ****
Comportamiento .....	2.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas ...	2.º ****	1.º ****
Autonomía .....	1.º ****	1.º ****
Habitabilidad .....	1.º ****	2.º ****
Maletero .....	1.º ****	2.º ****
Confort .....	2.º ****	1.º ****
Posición conductor ..	1.º ****	2.º ****
Sonoridad .....	2.º ****	1.º ****
Equipamiento .....	1.º ****	2.º ****
Calidad-precio .....	1.º ***	1.º ****

\*\*\*\* Excelente, \*\*\*\* Bueno, \*\*\* Normal, \*\* Regular, \* Malo

**CONCLUSION**

**P**OR el mismo precio, pese a su menor capacidad interior, nuestra elección recaería sobre el Mercedes, que representa un mejor compromiso. Pero hay que tener en cuenta la diferencia de equipamiento, que encarece al coche de la estrella. Además, en cierta parte del país —el norte en particular— puede ser interesante un tracción delantera, baza que el Audi jugará sin duda.

De todas formas, los grandes rivales de estos coches son sus homólogos de gasolina: el Audi 100 CD y el Mercedes 200. Ambos son más baratos a la hora de comprarlos, ofrecen mejores prestaciones y una presentación similar. Hay que hacer por tanto muchos kilómetros al año para que la opción diesel en estos coches se haga rentable, y en ese caso plantearse la alternativa entre la espectacularidad y la tracción delantera del Audi y el equilibrio del Mercedes.

**Sergio Piccione**  
Fotos: **Alex Puyol**

