

# Mercedes 190 E 1.8

FOTOS: MARTINEZ

El nuevo 190 E 1.8 es la opción más «asequible» dentro de la oferta Mercedes. Su precio resulta realmente interesante, pero, a cambio, su equipamiento está reducido al mínimo.

## Lo mejor

- Estabilidad y confort
- Acabado excelente
- Precio

## Lo peor

- Equipamiento básico
- Precio de las opciones
- Volante grande



www.mercedes-bencars.com

ruebas **autopista**





**L**AS diferencias de este Mercedes 190 con el resto de sus hermanos de gama son dos: un precio llamativo y el motor de 1.8 litros. Lo primero está bastante claro que es un producto de una estrategia de marketing. Encontrarnos en la lista de precios un Mercedes cuyo valor es de tres millones y muy poquito es todo un atractivo. A priori, el motor, con un rendimiento de 109 CV., puede parecer un tanto escaso para impulsar los casi 1.200 kg. de peso. Pero la realidad es distinta. No queremos decir que sea la conjunción ideal, pero la verdad es que el comportamiento del motor, unido a unos desarrollos de la transmisión más cortos que lo que nos acostumbra la marca y a una carrocería bastante aerodinámica, hacen que no se note demasiado el peso. El 1.797 cm<sup>3</sup> es utilizable desde poco más de 1.500 revoluciones hasta llegar al corte de

## El Mercedes menos caro

**U**N Mercedes no puede ser barato; al menos en un mercado aún con aranceles y un IVA del 33 por ciento, que repercuten más en los coches de precio elevado que en los más económicos. La excepcional calidad de construcción y diseño de un Mercedes cuesta dinero, pero es difícil de cuantificar para el suaurio medio. Respecto a un modelo de similar tamaño y prestaciones, ¿cuánto más seguro, más robusto o más fiable es un Mercedes? ¿Compensa su pobreza de equipamiento? Son respuestas difíciles de responder. Mercedes se esfuerza por disponer en nuestro mercado de un primer peldaño en el filo de los tres millones. A primera vista el planteamiento no puede ser más atractivo: todo un Mercedes 190 E, aunque tenga sólo 1.800 cm<sup>3</sup>, por poco más de tres millones. Luego, con los pies en el suelo (o mejor, en el coche), comenzamos a enfrentarnos a la dura realidad.

Los cristales tenemos que subirlos a mano. Es lo de menos. Las puertas hay que cerrarlas una a una. Esto es peor. ¿Y la quinta marcha?, no hay, sólo tenemos cuatro. Por supuesto, no disponemos de aire acondicionado; lo más grave es que si queremos montarlo, tenemos que gastarnos más de cuatrocientas mil pesetas. Semejante pobreza de equipo es un caso único en un coche de este precio. Eso sí, el motor ni se oye, no hay un solo ruido, las puertas cierran herméticamente, la suspensión es una maravilla, etcétera.

Hay dos conclusiones. Una, lo mejor es siempre caro. Otra, que no merece la pena comprar algo que no vamos a utilizar. Sólo si nos interesa la robustez, buscamos un coche especialmente seguro o queremos a toda costa ostentar la prestigiosa estrella, merece la pena el desembolso.

M. S.



inyección, alrededor de las 6.000 vueltas.

Para corroborar esto, podemos fijarnos en las cifras de prestaciones. Por supuesto, no son espectaculares, pero son realmente «honestas» para los 109 CV. del motor. La velocidad máxima se obtiene en cuarta velocidad y 100 revoluciones por debajo del régimen de potencia máxima. Las recuperaciones son, al igual que el resto de las cifras, discretas. A la hora de efectuar los adelantamientos, debemos anticiparnos y bajar marchas hasta conseguir que el motor gire por encima de las 3.500 revoluciones si queremos sentir que el coche es capaz de adelantar con un mínimo de garantías. Aunque nuestra unidad de pruebas traía la caja de cambios opcional de cinco velocidades, la verdad es que gastarse las casi 100.000 pesetas que cuesta esta opción no está muy claro que tenga sentido para nuestro

país, como no sea por cuestiones puramente psicológicas. Durante nuestro recorrido por carretera nacional, sin apenas tráfico, no llegamos a insertarla más que un par de veces y cuando realizamos esto, el motor se vino abajo. Los consumos resultan bastante contenidos, sobre todo para un vehículo de casi 1.200 kg.

El accionamiento de la palanca de cambios es suave pero, debido a un guiaje excesivamente preciso, no llega a ser rápido. Para pasar de una marcha a otra hay que llevar con perfección la palanca de cambios. La dirección, de recirculación de bolas asistida, está muy bien concebida y no oculta apenas la información que nos transmiten las ruedas delanteras. Se puede circular a buen ritmo por carreteras con curvas enlazadas sin apenas esfuerzo y las maniobras de aparcamiento y callejeo por ciudad se realizan con gran sol-

## Características

<b>MOTOR</b>	Delantero longitudinal.
N.º de cilindros y disposición	4 en línea.
Diámetro/carrera (mm.)	89,0/72,2
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1.797
Material bloque/culata	Fundición/aleación ligera.
Distribución	Arbol de levas en culata movido por cadena. Taqués hidráulicos.
Encendido	Electrónico.
Alimentación	Inyección electrónica.
Refrigeración	Por líquido, con electroventilador.
Relación de compresión	9,0:1
Potencia máxima (CV. DIN a rpm)	109 a 5.500
Par máximo (mkg. DIN a rpm)	15,3 a 3.700
<b>TRANSMISION</b>	Propulsión trasera.
Embrague (diámetro mm.)	Monodisco en seco.
Grupo	3,64:1
Relación del cambio y desarrollos (km/h. a 1.000 rpm)	
1.ª	3,860:1 ( 8,13)
2.ª	2,180:1 (14,40)
3.ª	1,380:1 (22,74)
4.ª	1,000:1 (31,38)
5.ª	0,800:1 (39,23)
Suspensión delantera	Independiente, tipo McPherson, con triángulo oscilante transversal, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.
Suspensión trasera	Independiente, con 5 brazos transversales por rueda, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.
Frenos	Doble circuito con servofreno.
Delanteros (diámetro mm.)	Discos (250).
Traseros (diámetro mm.)	Discos (250).
Dirección	Recirculación de bolas, asistida.
Vueltas de volante (diámetro cm.)	3,6 (40)
Diámetro de giro (m.)	11,2
Neumáticos. Llantas	185/65 R15. 6,0" x 15"
Depósito de combustible (l.)	55
Peso y distribución (kg.)	1.194 (53% delante/47% detrás)
Dimensiones exteriores (m.)	4,42 x 1,68 x 1,39
Batalla. Vías delantera/trasera (m.)	2,67. 1,44/1,42



Instrumentación clara y de fácil lectura. Lástima que no lleve un cuentarrevoluciones.

## Prestaciones y consumos

### Prestaciones

#### VELOCIDAD MAXIMA

En 4.<sup>a</sup> (km/h. a rpm) ..... 185,2 a 5.900

#### ACELERACION

400 metros con salida parada ..... 18" 54/100

1.000 metros con salida parada ..... 34" 27/100

0-100 km/h. .... 13" 02/100

#### RECUPERACION

400 m., en 4.<sup>a</sup>, entrando a 40 km/h. .... 21" 53/100

1.000 m., en 4.<sup>a</sup>, entrando a 40 km/h. .... 40" 01/100

400 m., en 5.<sup>a</sup>, entrando a 50 km/h. .... 21" 06/100

1.000 m., en 5.<sup>a</sup>, entrando a 50 km/h. .... 41" 82/100

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre el mismo tramo, con conductor solo a bordo y depósito de combustible lleno.

### Consumos

Condiciones	Promedio km/h.	Consumo l/100 km.
<b>Ciudad</b>		
Recorrido urbano	20,5	13,20
<b>Carretera</b>		
A 100/110 km/h. de crucero	88,4	8,08
<b>Autopista</b>		
A 120 km/h. de crucero	118,3	8,27
<b>Media</b>		
40% ciudad, 30% carretera y 30% autopista	70,2	10,18

### Aceleración

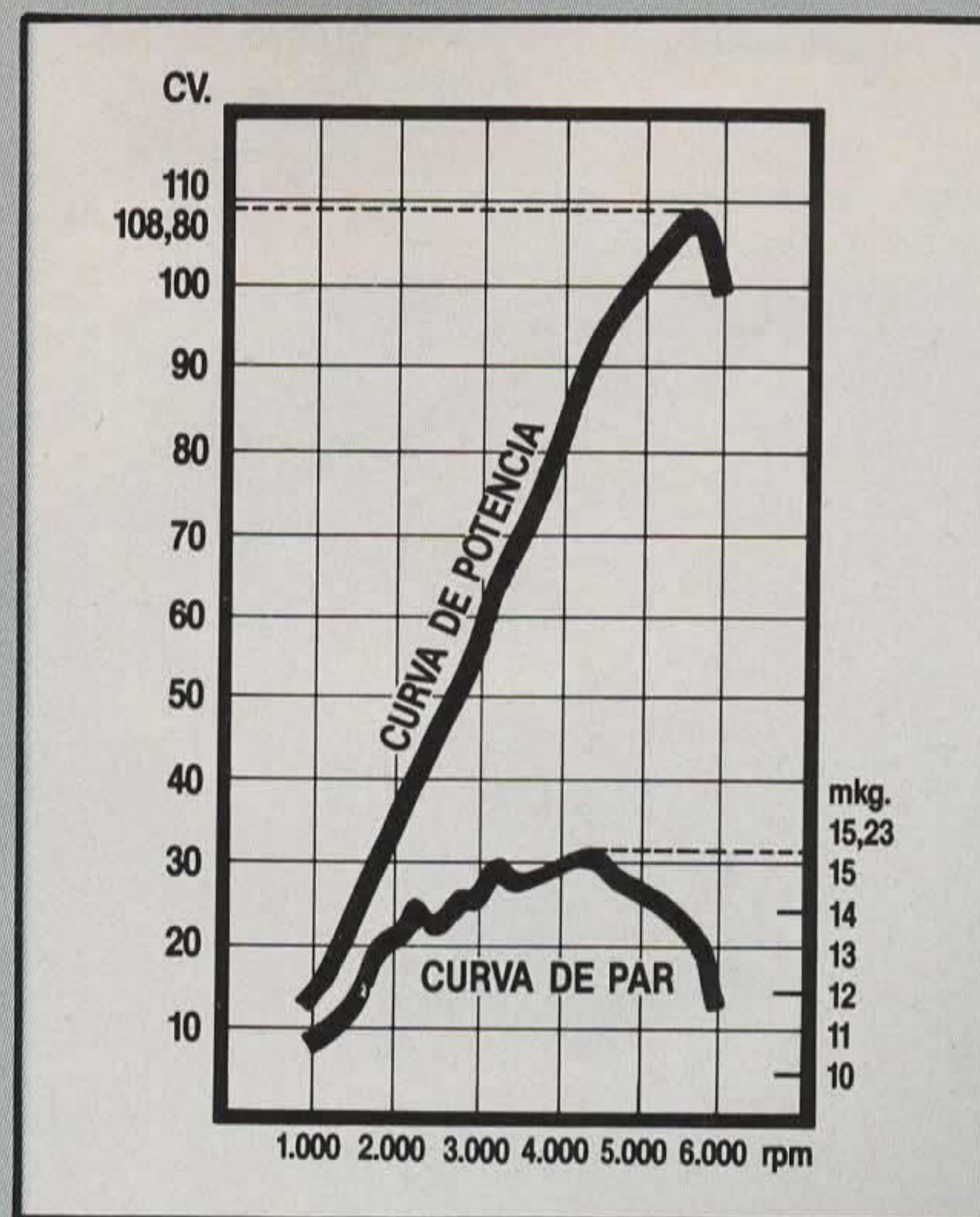
Km/h.	Segundos
60	5,249
80	8,35
100	13,02
120	18,89
140	27,34

### Frenada

Km/h.	Metros
60	15,6
80	28,2
100	44,6
120	65,0
140	92,5

## Banco de potencia de

**autopista**



Potencia máxima anunciada:  
109,00 CV. DIN a 5.500 rpm.  
Potencia máxima obtenida:  
108,80 CV. DIN a 5.750 rpm.  
Par máximo anunciado:  
15,30 mkg. DIN a 3.700 rpm.  
Par máximo obtenido:  
15,23 mkg. DIN a 4.500 rpm.

Como se puede comprobar en el gráfico, la entrega de potencia es prácticamente uniforme, sin grandes oscilaciones en la curva hasta llegar alrededor de las 4.500 revoluciones, momento en que se aprecia una clara inyección. La curva de par nos señala

que el mejor régimen de utilización se encuentra entre 2.250 y las 5.750 revoluciones. Entre estas cifras el valor del par se encuentra por encima de los 13,8 mkg, es decir, más del 90 por ciento de la cifra máxima de par obtenida.

## ¿Dónde están las 627.500 ptas.?

Las diferencias de motor entre el Mercedes 190 1.8 y el dos litros son, además de la reducción de cilindrada y las modificaciones en el tren alternativo que ello implica, un radiador más pequeño y una batería de menos capacidad. En la transmisión se emplea un grupo un 5 por ciento más corto para los modelos dotados de caja de cinco marchas, opcional en ambos casos. La caja de dirección es de aleación ligera. En el equipamien-

to, las diferencias son una bocina de menos —mucha menos— potencia, asientos traseros sin tratamiento superficial y la posibilidad de disponer como extra de espejos calentables y cuentavueltas. Estas pequeñas modificaciones no justifican las 627.500 pesetas que hay de diferencia, por lo que queda claro que el precio de esta versión obedece a un motivo concreto: el deseo de que vuelva a haber un Mercedes por tres millones.

## Equipamiento

#### Habitáculo

Regulación banqueta en inclinación  
Regulación banqueta en altura  
Reposacabezas delanteros y/o traseros  
Luz de lectura  
Preequipo de radio

#### Visibilidad

Faros delanteros antiniebla  
Luz trasera antiniebla única  
Luz trasera marcha atrás doble

#### Intermitentes de emergencia

Luneta trasera térmica  
Espejos exteriores, derecho regulable eléctricamente

#### Instrumentación

Cuentakilómetros parcial  
Reloj analógico  
Nivel de combustible  
Temperatura de agua  
Manómetro de aceite

#### Equipo mecánico

Servofreno  
Servodirección

#### Opciones

Pintura metalizada ..... 133.798 ptas.  
Aire acondicionado ..... 438.900 ptas.

Antibloqueo de frenos ..... 162.526 ptas.  
Llantas de aleación ligera ..... 128.345 ptas.  
Techo solar manual ..... 135.995 ptas.  
Techo solar eléctrico ..... 192.451 ptas.  
Cambio automático ..... 297.388 ptas.  
Cambio manual de 5 velocidades ..... 91.371 ptas.  
Elevavinas eléctricos delantero ..... 103.740 ptas.  
Elevavinas eléctricos 4 puertas ..... 182.609 ptas.  
Cierre centralizado ..... 65.303 ptas.  
Limpia/lavafaros ..... 56.791 ptas.  
Asiento del conductor regulable ..... 120.631 ptas.  
Regulación eléctrica de asientos ..... 241.262 ptas.  
Diferencial autoblocante ..... 195.377 ptas.  
Regulador de velocidad ..... 71.288 ptas.  
Airbag para el conductor ..... 260.946 ptas.  
Reposacabezas trasero ..... 26.068 ptas.  
Antirrobo y alarma ..... 88.711 ptas.  
Calefacción en asientos delanteros ..... 87.327 ptas.

### Precio

**Mercedes 190 E 1.8: 3.059.260 ptas.**

tura. El único inconveniente es el tamaño de su volante. Si éste fuera más pequeño, se podría hablar de una dirección perfecta.

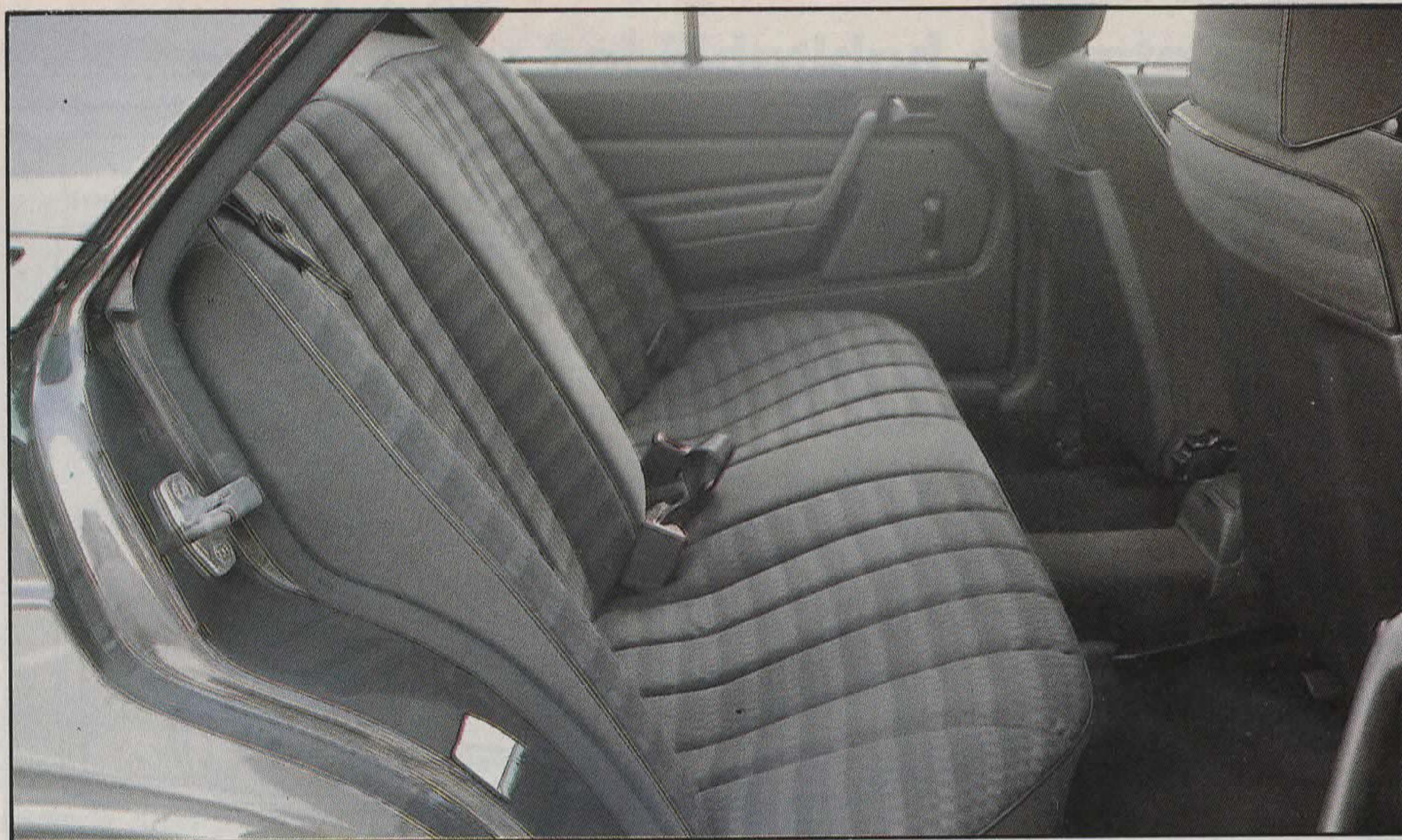
El equipo de frenos, con discos en los dos trenes, resulta suficiente para detener el vehículo en una distancia razonable. Aunque resultarían más efectivos si las pastillas no fueran de tipo ecológico, sin amianto.

El comportamiento es típico de un propulsión trasera, con una cierta tendencia al sobreviraje, pero siempre «avisando» cuando estamos rozando el límite de adherencia del tren trasero. En carreteras con asfalto bueno y seco, conseguir que el tren trasero salga de su trayectoria es poco menos que imposible, a no ser que sobrepasemos el límite del sentido común o le-

## *Estabilidad y confort a toda prueba.*

vanemos el pie del acelerador cuando el coche se encuentra en pleno apoyo. El complejo y perfecto guiaje de las ruedas traseras, con sus cinco brazos transversales —casi común a todos los modelos de la marca—, se deja notar, sobre todo, cuando circulamos por carreteras viradas y con asfalto rugoso. Es increíble ver cómo, a velocidad elevada, la carrocería únicamente tiene movimientos verticales, sin efectuar ningún tipo de reacción o movimiento extraño. Con el suelo húmedo o resbaladizo la cosa varía, pero con poner cuidado a la hora de pisar el acelerador queda resuelto este problema.

El interior del 190 permanece invariable con respecto al resto de sus hermanos de gama. Una de las cosas que más sorprendidos nos ha dejado es el tono del claxon. Sólo tiene un apelativo: ridículo. No es de recibo que un vehículo como éste cuente con una bocina de ciclo



*Las plazas traseras tienen una buena cota de anchura. Sin embargo, hay poco espacio para las piernas.*



*Los asientos delanteros son muy cómodos, aunque no cuentan con una buena sujeción lateral.*

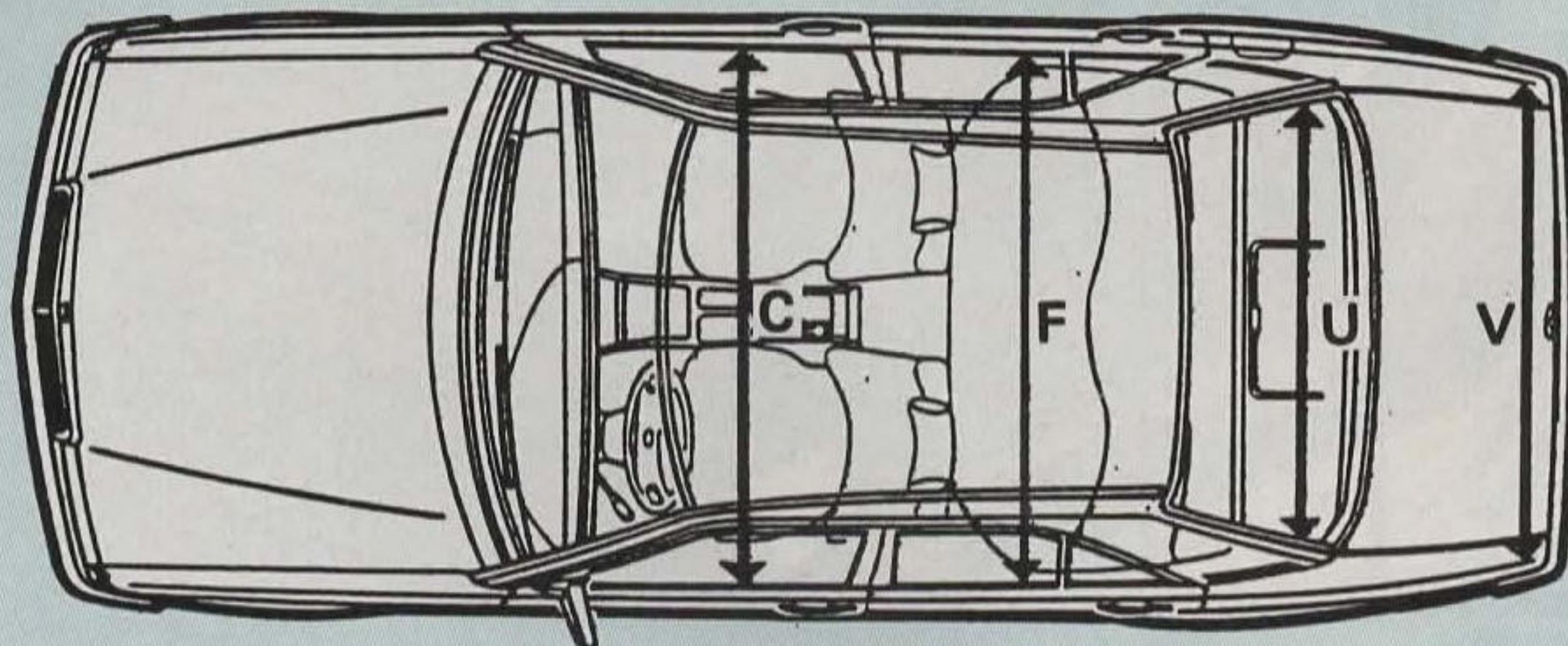
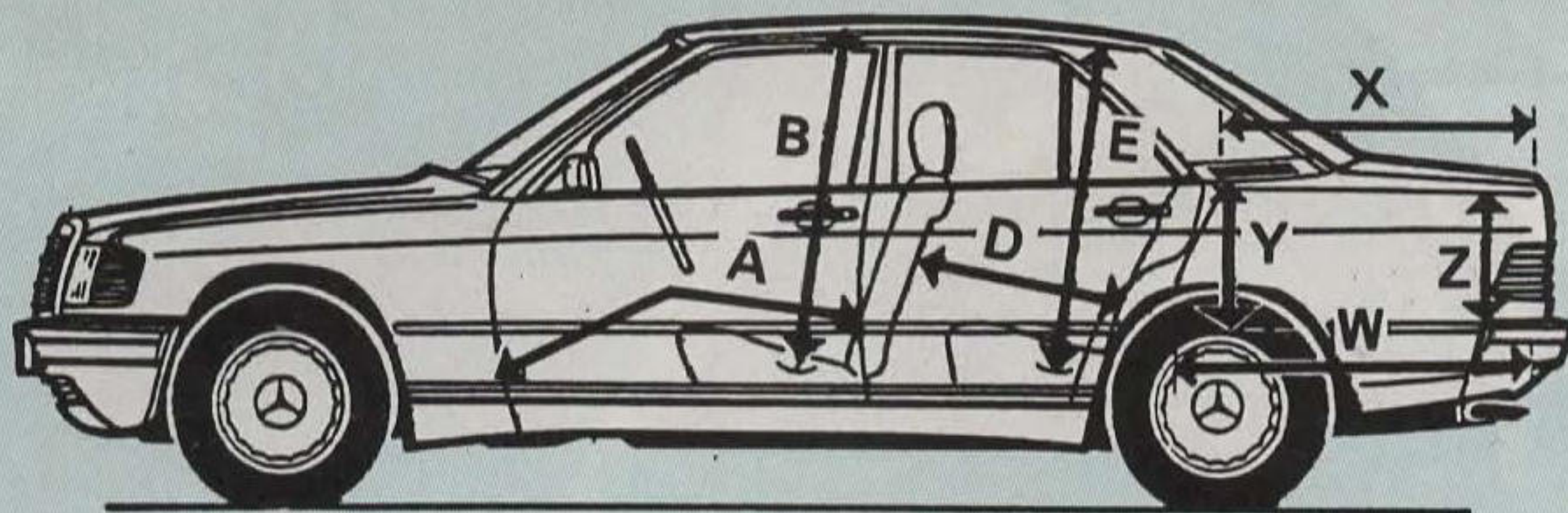


*Interior típico Mercedes. Materiales de buena calidad y perfecto acabado. El volante sigue siendo grande.*

**Cotas de habitabilidad y maletero**

HABITACULO		MALETERO	
A:	105	U:	156
B:	101	V:	96
C:	136	W:	78
D:	73	X:	77
E:	88	Y:	49
F:	136	Z:	48
Volumen maletero: 473 dm <sup>3</sup>			

Cotas expresadas en cm.



**Las estrellas de *autopista***

Acabado	*	*	*	*	*
Habitabilidad	*	*	*		
Maletero	*	*	*		
Puesto de conducción	*	*	*		
Visibilidad	*	*	*	*	
Instrumentación	*	*			
Equipamiento	*				
Confort	*	*	*		
Climatización	*	*			
Estética	*	*	*	*	
Motor	*	*	*		
Cambio	*	*	*		
Velocidad	*	*	*		
Aceleración	*	*	*		
Recuperación	*	*	*		
Dirección	*	*	*	*	
Frenos	*	*	*		
Comportamiento	*	*	*	*	
Aerodinámica	*	*	*	*	
Consumo	*	*	*		
-Malo. *Deficiente. **Medio. ***Bueno. ****Muy bueno. *****Excepcional.					



Se mire por donde se mire, la imagen del 190 resulta agradable y atractiva.

motor. La postura de conducción resultaría perfecta si la banqueta de los asientos no estuviera demasiado plana y el diámetro del volante fuera más razonable. Las plazas traseras acogen, sin agobio, a dos adultos y un niño, gracias a una buena cota de anchura. No así el espacio para las piernas, que queda un tanto justo. Si el conductor tiene una talla superior a la media y lleva el asiento retrasado, las piernas rozarán inevitablemente con el respaldo. El maletero, con unas líneas regulares y dos prácticos rebajes tras el paso de rueda, ofrece una capacidad de carga razonable para el tamaño del coche. Hablar de acabado en un Mercedes es ha-



Muy bueno el equipo de luces del 190. Los faros antiniebla delanteros son de serie en el 1.8.

blar de perfección. La calidad de los materiales y la ausencia de ruidos, tanto aerodinámicos como de motor, consiguen que en el interior se pueda circular a velocidades elevadas, sin apenas tener que levantar la voz para mantener una conversación.

Si dentro de nuestra escala de valores está antes el contar con una berlina representativa, con una gran seguridad pasiva, que tener aire acondicionado, elevadas eléctricas, cierre centralizado o cinco velocidades, y no somos amantes de las aceleraciones o recuperaciones fulgurantes, el 190 1.8 no nos defraudará. □

Jesús Aguado  
y Equipo de Pruebas