

autoplata

BANCO DE PRUEBAS COMPARATIVO



BMW 528i Automático • Mercedes 300 E Automático

Automáticos sobrios

Tanto BMW como Mercedes han logrado desmentir la creencia generalizada de que las berlinas medias-grandes con cambio automático sacrifican grandemente prestaciones y economía de consumo en favor de un mayor confort. Buen ejemplo de los nuevos logros en la materia son estos dos modelos que hoy probamos, cuyo comportamiento y rendimientos son similares a los de las versiones con cambio manual.



*Amplio el 528i.
A la vez que representativo.*



*Renovación en Mercedes.
Ahora la zaga está en alza.*



www.mercedesclasicos.com



Nueva línea Mercedes.
Llamada a tener éxito seguro.



BMW se mantiene clásico.
Sin perder nada de actualidad.



Ya clásico en la marca Bávara.
Todo está al alcance de la mano.



Terminación Mercedes.
Impecable, igual que su rival.

Si bastante nos ha sorprendido el buen comportamiento de las cajas de cambios del Mercedes 300 E y BMW 528i, podemos decir que más lo han hecho los consumos obtenidos. Que berlinas de este tamaño, que superan claramente los 1.300 kg., mantengan sus consumos por debajo de los 11,5 litros/100 km. en casi cualquier tipo de ritmo de marcha y circunstancia, es para nosotros una agradable sorpresa, sobre todo al ir dotadas de cajas de cambio automáticas que aumentan notablemente el confort de conducción.

Antes de entrar a analizar los resultados obtenidos con los coches, comencemos nuestro habitual esquema de pruebas. Para analizar compa-

rativamente la nueva gama W 124 de Mercedes, no hay mejor rival que la serie 5 de BMW. Por tamaño, motorizaciones y sector del mercado a que van dirigidos, una gran mayoría de los posibles compradores se decidirán por una de estas dos marcas, que además de sus grandes cualidades, cuentan a su favor con una tradición y renombre que en el sector de las berlinas medio-altas no es nada despreciable, ya que si el buen comportamiento y confort se les supone, el factor «representatividad» también cuenta lo suyo.

Centrándonos en estas dos marcas y concretamente en las series «W-124» de Mercedes y «5» de BMW, vemos que las más potentes que se pueden obtener (dejando a un la-

do el BMW M535 de carácter marcadamente deportivo) son el modelo 300 E de la marca de la estrella, y el 528i de BMW. El que sean los de mayor cilindrada no sólo implica mejores prestaciones y mecánicas más potentes, sino también un equipo de serie y opcional que cuenta con un sinfín de posibilidades.

Si lo que buscamos es confort a toda costa, hay una opción que no se debe olvidar, la caja de cambios automática, que si bien en un principio parece implicar prestaciones disminuidas y consumos elevados, en la práctica se nos ha demostrado que también en este campo la técnica ha avanzado lo suyo, autorizando un mayor confort, para unos rendimientos bastante similares a los del cambio manual.

Juventud, divino tesoro

También en el campo del automóvil esta premisa se cumple con bastante asiduidad. El último en llegar cuenta con la ventaja de haber aprendido de las virtudes y problemas de sus rivales, y se beneficia de los últimos adelantos de la técnica. En este caso, las cosas están claras; mientras que la serie 5 de BMW ya es «veterana» a pesar de los retoques periódicamente recibidos, el Mercedes W 124 está en su primer año de vida, y esto se nota en bastantes aspectos.

La línea exterior de Mercedes expresa las últimas tendencias en este apartado. Delantera bastante afilada, cintura en alza y parte posterior

Resumen de pruebas

Itinerario	Distancia (km)	Carga	Condiciones	Crucero (km/h, reales)	Promedio (km/h)	Consumo (litros/100 km)	Consumo (litros/100 km)
CIUDAD Madrid: casco urbano.	168,0	Conductor solo.	Variables.	—	28,4	BMW 15,49	Mercedes 16,02
Recorrido mixto fijo por Adanero Olmedo y Aranda.	370,5	Conductor solo.	Circuito mixto. Algo menos tráfico del habitual.	100/110/120	96,4	8,87	8,99
Mérida-Sevilla.	197,6	Conductor solo.	Lluvia intermitente, poco tráfico.	120	97,2	10,02	9,90
Utrera-Ecija-Madrid.	536,5	Conductor solo.	Obras hasta Ecija. Bastante tráfico pesado.	135	99,4	10,76	10,28
Madrid-Mérida.	332,1	Conductor solo.	Muy despejado.	150	114,5	11,54	10,56
Resumen total de carretera.	1.436,7	Conductor solo.	Algo peores de lo normal.	126,8	101,4	10,35	9,95
Sevilla-Cádiz/Cádiz-Utrera.	200,8	Conductor solo.	Las típicas de esta autopista.	170	144,6	12,98	12,76
Resumen total de carretera y autopista.	1.637,5	Conductor solo.	Ligeramente peores de lo habitual.	134,6	105,2	10,67	10,30

Frente a sus competidores

Vehículo	Cilindrada (cc)	Potencia (CV/rpm)	Número marchas	Velocidad (km/h)	Aceleración 1.000 m	Consumos homologados	Longitud/anchura	Peso (kg)	Depósito (litros)	Precio final	Observaciones
Mercedes 300 E aut.	2.962	190/5.600	4	221,3	29"1	8,0/9,6/11,9	4,74/1,74	1.340	70	4.974.355	
BMW 528i	2.788	184/5.800	4	209,8	31"0	6,9/9,0/14,9	4,62/1,70	1.370	70	4.435.458	
Audi 200 Turbo	2.144	182/5.700	5	230	—	6,7/8,7/12,6	4,80/1,81	1.290	80	5.936.092	datos fábrica
Opel Senator 3.0 i aut.	2.969	180/5.800	4 + o.d.	200,6	32"1	7,5/9,7/14,6	4,82/1,72	1.494	75	4.003.902	
Rover Vitesse	3.532	195/5.200	5	204,5	30"9	7,5/9,4/15,3	4,73/1,77	1.498	66	3.795.810	
Saab 9.000 T 16	1.985	175/5.300	5	224,4	29"0	6,9/9,1/11,1	4,62/1,76	1.356	68	5.363.446	

Equipamiento

	Mercedes 300 E	BMW 528i		Mercedes 300 D	BMW 528i		Mercedes 300 D	BMW 528i
ELEMENTOS DE CONDUCCION			Instrumentación			OTROS ELEMENTOS		
Puesto de conducción			Volúmetro			Agarradores para los pasajeros	3	3
Servofreno	○	○	Amperímetro			Encendedor eléctrico	○	○
Antibloqueo ABS	●	□	Cuenta-Km. parcial	○	○	Ceniceros	3	3
Servodirección	○	○	Cuentarrevoluciones	○	○	Luz interior en zona posterior	○	○
Diferencial autoblocante	□	□	Manómetro de aceite	○	○	Luz de lectura	○	○
Programador de velocidad	□	□	Nivel de aceite			Alzacristales eléctricos delante y detrás	●	○
Regulación del volante en distancia	□	○	Reóstato de iluminación del cuadro	○	○	Cierre central de puertas, maletero y depósito	○	○
Regulación del asiento en altura e inclinación	○	○	Reloj	Analog.	digital	Cerraduras de seguridad para niños	○	○
Regulación del soporte lumbar del respaldo			Ordenador de viaje/computadora			Tapicería de cuero	□	□
			Sintetizador de voz			Botiquín	○	○
Visibilidad			Luces-testigo			Climatización		
Cristales tintados	●	○	Reserva de combustible	○	○	Deflectores ventanillas delanteras		
Luneta térmica	○	○	Freno de estacionamiento	○	○	Aire fresco exterior directo	○	○
Parabrisas laminado	○	○	Dispositivo de arranque en frío			Extracción dinámica del aire interior	○	○
Velocidades del limpiaparabrisas	3	3	Nivel bajo de líquido de frenos	○	○	Velocidades del ventilador	4	3
Lava/limpiapaluteta posterior			Desgaste acusado de pastillas de freno	○	○	Desempañado cristales laterales	○	○
Retrovisores exteriores con reglaje eléctrico	dcho.	●	Recordatorio utilización cinturones			Calefacción a las plazas traseras	□	○
			Comprobador de funcionamiento de testigos	○	○	Aire acondicionado	●	●
Luces			Central de chequeo (niveles /luces/ puertas)	○	○	Calefacción eléctrica asientos		□
Faros halógenos H-4	○	○	Aviso de periodos de revisión			Techo practicable eléctricamente	●	□
Lava/limpiafaros	□	□	ELEMENTOS DE CONFORT			OTROS ELEMENTOS		
Altura de faros con regulación interior	○	○	Dotación del habitáculo			Tapón depósito combustible con llave		
Faros auxiliares de largo alcance	○	○	Parasoles orientables	2	2	Tapa guantera con llave	○	○
Faros auxiliares antiniebla	○	○	Cinturones retráctiles delante	○	○	Pintura metalizada	●	●
Intermitentes de emergencia	○	○	Cinturones retráctiles detrás	○	○	Llantas de aleación ligera	●	●
Luz de marcha atrás doble	○	○	Reposacabezas delanteros	○	○	Pre-instalación radio-cassette stereo, antena	○	○
Luz antiniebla posterior doble	○	○	Reposacabezas traseros	○	●			
			Descansabrazos central trasero	○	○			

○ = de serie ● = Opción en coche de prueba □ = Otras opciones posibles

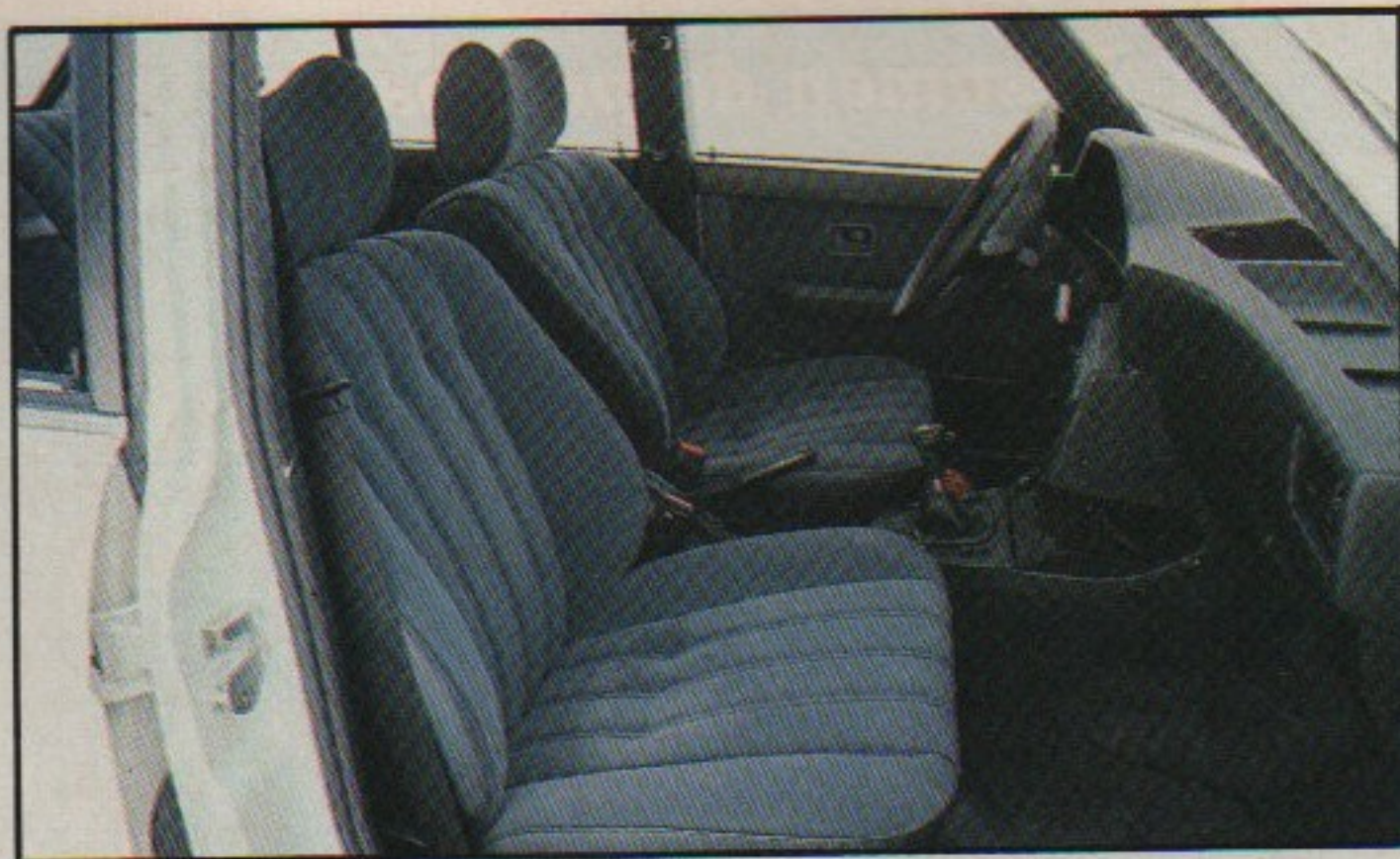
elevada y abultada, buscando los mejores resultados aerodinámicos. Por su parte, BMW mantiene la línea clásica del tres volúmenes, con formas más simétricas y una línea de cintura bastante plana. Si estéticamente estas diferencias no deben ser cuantificables, pues sobre gustos no hay nada escrito, aerodinámicamente sí que tiene sus ventajas, y así lo veremos cuando analicemos prestaciones y consumos.

En el campo de la seguridad activa, los nuevos esquemas de suspensión del Mercedes suponen un paso adelante con respecto al anterior modelo de este escalón y su comportamiento es muy similar al de su rival en esta comparativa. Aun contando con una suspensión más blanda que la del BMW, la precisión de las trayectorias y la sensación subjetiva de seguridad es muy similar, aunque al límite hay que reconocer que el BMW se comporta mejor que su rival, al avisar antes de sus reacciones.

De este apartado se empieza a apreciar la diferencia entre ambos modelos, que, si bien persiguen idénticos fines, ponen medios para conseguirlos con distintas maticizaciones. Mientras que Mercedes sacrifica un poco todo en busca del confort, BMW da un matiz más «deportivo», de forma que si bien ambos se comportan perfectamente en el terreno del otro, sacan mejor partido en el suyo propio.

Así, mientras que el Mercedes y BMW son tremendamente confortables y seguros en carreteras despejadas y en buen estado, al pasar a carreteras viradas o en mal estado se puede ir relativamente más rápido con el 528i, pero en la misma proporción que se va más cómodo en el 300 E. En cualquier caso, el comportamiento es muy bueno en ambos modelos, y hay que someterlos a una conducción claramente deportiva, que no va nada con la filosofía de estos modelos, para encontrar sus limitaciones.

La dirección (servoasistida en ambos casos) plantea un mismo defecto: volantes demasiado grandes, pero por contra ofrece un gran tacto y suficiente rapidez. Los frenos



Asientos del 528i.
Bastante duros y de buena sujeción.



Más confortables butacas en el 300 E.
Peor de peor sujeción lateral.



Instrumentación BMW.
Clara y muy legible.

no plantean más problema que el cuidado que hay que tener en las bajadas pronunciadas, de no solicitarlos constantemente ante la ausencia de retención del motor que implica la transmisión automática, pues al final terminan perdiendo parte de su eficacia.

Para el conductor, todo está dispuesto para que logre la mejor postura y tenga todo a mano. De serie u opcionalmente, el asiento es regulable en todas las posibilidades y el volante puede variar en distancia. Con esto, unos excelentes apoyos para el pie izquierdo (mejor en BMW) e instrumentaciones muy legibles



Completa en Mercedes.
Más relojes en el mismo espacio.

(además del cambio automático y la servodirección) conducir estos modelos es de lo más descansado.

Novedad en el cambio

La verdadera novedad en las mecánicas de estos coches es la utilización de cajas de cambio automáticas de 4 relaciones, con bloqueo del convertidor hidráulico en las dos últimas velocidades. Esta técnica repercute directamente en los consumos al eliminar el resbalamiento, a la vez que autoriza unas mejores prestaciones.

En este punto, aparecen de

nuevo las pequeñas diferencias en la filosofía de uno y otro modelo. El Mercedes tiene dos opciones de cambio, la primera, que podemos llamar «standard» y que realiza los pasos de una velocidad a otra a unas 3.500 r.p.m., y la segunda, llamémosla «confort» o «económica», que en la arrancada parte de 2.^a en lugar de 1.^a, y que cambia a 2.700 r.p.m., naturalmente siempre que no se pise el acelerador a fondo del todo, en cuyo caso el programador se anula automáticamente. Por su parte, el BMW sube más de vueltas antes de pasar a la relación superior, lo que le da más vivacidad en algunos momentos, pero también hace más bruscos los pasos de una marcha a otra.

El motor BMW es de sobra conocido, mientras que el Mercedes 3 litros constituye una profunda renovación sobre lo conocido, al estructurarse como una derivación modular del ligero 4 cilindros 2 litros, ya visto en el 190. Los dos son 6 cilindros en línea de resultados muy similares y comportamiento muy notable. Indefectiblemente arrancan a la primera y su funcionamiento es siempre muy homogéneo, teniendo cierta ventaja el BMW a la hora de subir de vueltas, al hacerlo con más alegría.

En las prestaciones, la ventaja es para el Mercedes. Por aerodinámica supera claramente al BMW (un Cx de 0,29 frente a un 0,38 del 528i) lo que le permite sacarle más de 11 km/h. En recuperaciones, la excelente motricidad del 300 E, junto a unos desarrollos algo más cortos y un par motor en baja más elevado, le permiten 1"5/10 de diferencia, cifra amplia si tenemos en cuenta que el Mercedes ha bajado claramente de los 30" en el kilómetro.

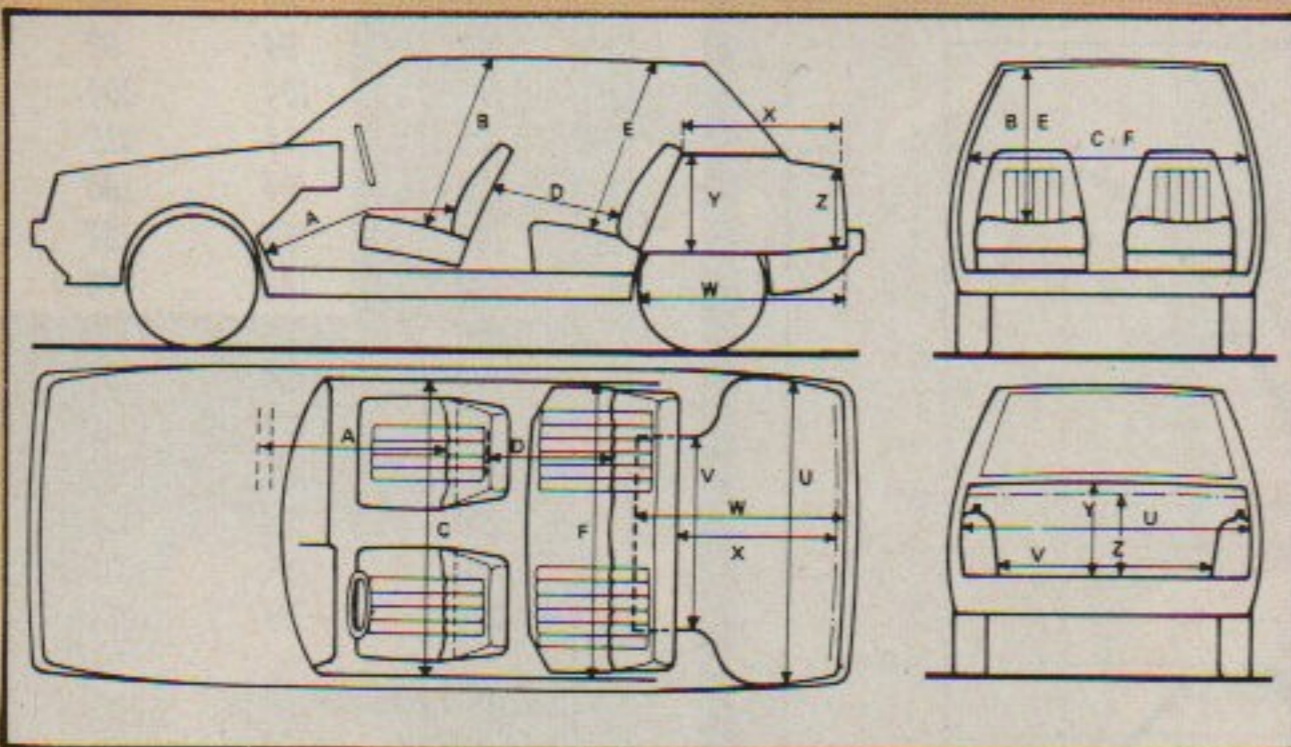
Los consumos hablan por sí mismos. En los dos modelos son realmente bajos para su categoría, y analizándolos en conjunto vemos que en ciudad y a bajas velocidades, el BMW tiene ventaja, mientras que conforme se aumenta el ritmo de marcha el Mercedes (sobre todo por aerodinámica) se despegaba de su rival, pero no por una diferencia muy clara.

Prestaciones

	Mercedes 300 E	BMW 528i
VELOCIDAD MAXIMA	221,3 km/h a 5.600 r.p.m.	209,8 km/h a 4.625 r.p.m.
ACELERACION		
400 metros, con salida parada	16"5/10	17"1/10
1.000 metros, con salida parada	29"1/10	30"6/10

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base con conductor solo a bordo y depósito lleno.

Cotas de habitabilidad y maletero



Mercedes 300 E

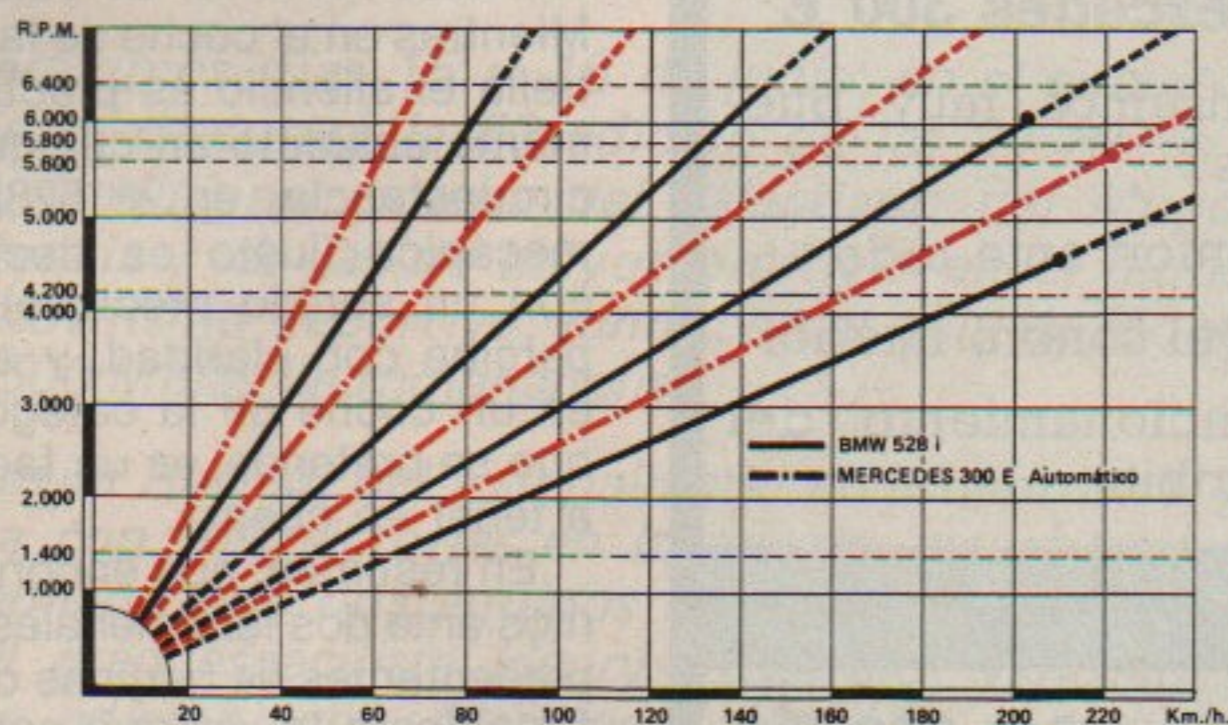
HABITACULO			MALETERO (681,11 l.)		
A: 105	B: 96	C: 142	U: 171	W: 94	Y: 48
D: 76	E: 93	F: 141,5	V: 139	X: 92	Z: 46,5

BMW 528i

HABITACULO			MALETERO (411,50 l.)		
A: 105	B: 94	C: 136	U: 145	W: 107	Y: 42
D: 75	E: 89	F: 134	V: 89	X: 94	Z: 28

Cotas expresadas en centímetros.

Desarrollos del cambio



Desarrollos básicos (km/h. por cada 1.000 r.p.m.):

BMW 528i: 1.^a 13,36; 2.^a 22,53; 3.^a 33,12; 4.^a 45,37.

Mercedes 300 E aut.: 1.^a 10,73; 2.^a 16,38; 3.^a 27,42; 4.^a 39,47.

En ambos modelos, se considera nulo el resbalamiento del convertidor.

	Mercedes	BMW
Mínimo utilizable	1.400 r.p.m.	1.400 r.p.m.
Par máximo	4.250 r.p.m.	4.200 r.p.m.
Potencia máxima	5.600 r.p.m.	5.800 r.p.m.
Corte de inyección	6.000 r.p.m.	6.400 r.p.m.

Ficha técnica

BMW 528i

MOTOR

Disposición: delantero longitudinal. N.º de cilindros: 6 en línea. Cilindrada: 2.788 c.c. Diámetro/carrera: 86,0/90,0 mm. Material del bloque/culata: fundición/aluminio. Situación árbol de levas (accionamiento): en culata (por cadena). Alimentación: Inyección-Bosch L-Jetronic. Relación de compresión: 9,3:1. Potencia máxima: 184 CV DIN a 5.800 r.p.m. Par motor máximo: 24,5 mkg DIN a 4.200 r.p.m.

TRANSMISION

Cambio automático de 4 velocidades + marcha atrás. Embrague. Tipo: convertidor hidráulico con desmultiplicación máxima de 2:1. Relaciones internas del cambio: 1.^a 2,478:1; 2.^a 1,478:1; 3.^a 1,000:1; 4.^a 0,730:1. Grupo final. Tipo: cónico hipoide: 2,09:1 (23/11).

EQUIPO ELECTRICICO

Encendido. Tipo: electrónico. Batería de 12 V. y 55 Ah. Generador: alternador de 65 A. y 910 W.

CARROCERIA-BASTIDOR

Carrocería de 3 volúmenes y 4 puertas. Suspensión delantera: ruedas independientes tipo Mac-Pherson, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra de torsión antibalaneo. Suspensión trasera: ruedas independientes mediante brazos articulados oblicuos, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra de torsión antibalaneo. Dirección de recirculación de bolas servoasistida. Desmultiplicación de 16,2:1. Diámetro de giro: 10,4 m. con 3,55 vueltas del volante. Tipo de circuito de frenada: doble en diagonal. Frenos delanteros de disco ventilado de 280 mm. de diámetro. Frenos traseros de disco de 272 mm. de diámetro. Dispositivo anti-blocaje: sistema A.B.S. Asistencia: hidráulica con la servodirección. Neumáticos Michelin PRX de 200/60 VR290 de medida en llantas de aleación de 163 TR 390 de medida.

DIMENSIONES, PESOS Y CONSUMOS

Medidas exteriores: 4,62 x 1,70 x 1,41 m. Distancia entre ejes: 2,62 m. Vías 1,43/1,46 m. (delante/detrás) Peso en orden de marcha: 1.340 kg. (54,3% delante, 45,7% detrás). Depósito de combustible: 70 litros. Consumos homologados (90/120/urbano): 6,9/9,0/14,9 litros/100 km.

Mercedes 300 E automático

MOTOR

Disposición: delantero longitudinal. N.º de cilindros: 6 en línea. Cilindrada: 2.962 c.c. Diámetro/carrera: 88,50/80,25 mm. Material del bloque/culata: fundición/aleación ligera. Situación árbol de levas (accionamiento): en culata (por cadena). Alimentación: inyección mecánica BOSCH KE-Jetronic. Relación de compresión: 10:1. Potencia máxima: 190 CV DIN a 5.600 r.p.m. Par motor máximo: 26,5 mkg DIN a 4.250 r.p.m.

TRANSMISION

Cambio automático de 4 velocidades + marcha atrás. Embrague. Tipo: convertidor hidráulico con desmultiplicación máxima de 2:1. Relaciones internas del cambio: 1.^a 3,68:1; 2.^a 2,41:1; 3.^a 1,44:1; 4.^a 1,00:1. Grupo final. Tipo: cónico hipoide: 3,07:1 (34/11).

EQUIPO ELECTRICICO

Encendido. Tipo: electrónico. Batería de 12 V y 62 Ah. Generador: alternador de 70 A y 840 W.

CARROCERIA-BASTIDOR

Carrocería de 3 volúmenes y 4 puertas. Suspensión delantera: Independiente tipo Mac-Pherson con amortiguadores hidráulicos telescópicos de gas, muelles helicoidales y barra de torsión antibalaneo. Suspensión trasera: independiente con 5 brazos transversales por rueda, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra de torsión antibalaneo. Dirección de cremallera servoasistida. Desmultiplicación de 15,44:1. Diámetro de giro: 11,2 m. con 3,4 vueltas del volante. Tipo de circuito de frenada: doble. Frenos delanteros de discos ventilados de 284 mm. de diámetro. Frenos traseros de discos de 258 mm. de diámetro. Dispositivo anti-blocaje: sistema ABS. Asistencia: servofreno a depresión. Neumáticos: Pirelli P-6 de 195/65 VR15 de medida en llantas de aleación de 6,5 pulgadas.

DIMENSIONES, PESOS Y CONSUMOS

Medidas exteriores: 4,74 x 1,74 x 1,45 m. Distancia entre ejes: 2,80 m. Vías 1,50/1,49 m. (delante/detrás) Peso en orden de marcha: 1.434 kg. (54,4% delante, 45,6% detrás). Depósito de combustible: 70 litros. Consumos homologados (90/120/urbano): 8,0/9,6/11,9 litros/100 km.

Rendimiento en el banco de rodillos



BMW 528i

Potencia máxima anunciada: 184 CV. DIN a 5.800 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 176,9 CV. DIN a 5.750 r.p.m.

Par máximo anunciado: 24,5 mkg. DIN a 4.200 r.p.m.
Par máximo obtenido: 24,2 mkg. DIN a 4.250 r.p.m.

Mercedes 300 E

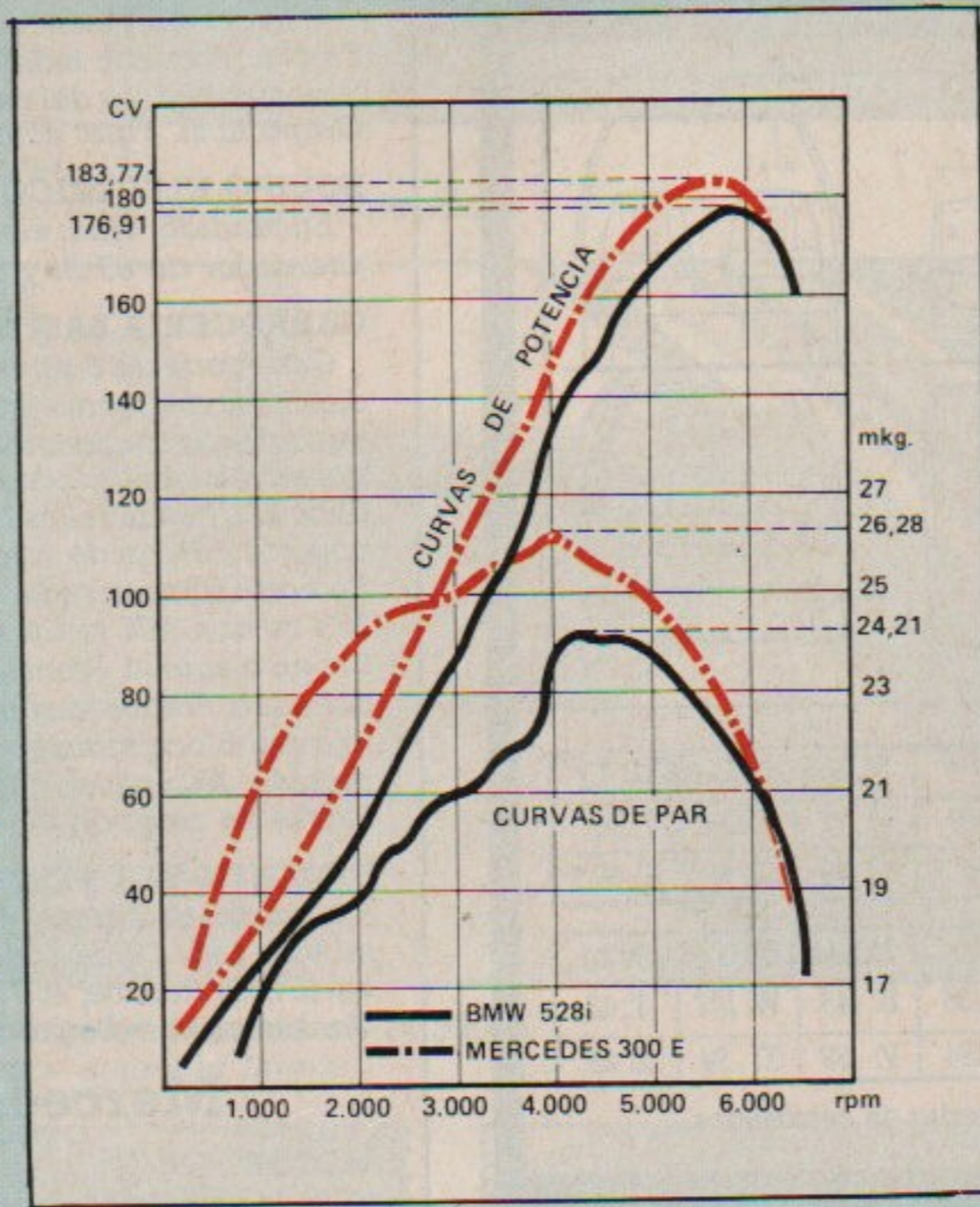
Potencia máxima anunciada: 190 CV. DIN a 5.600 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 183,7 CV. DIN a 5.750 r.p.m.

Par máximo anunciado: 26,5 mkg. DIN a 4.250 r.p.m.
Par máximo obtenido: 26,3 mkg. DIN a 4.000 r.p.m.

Ninguna de las unidades que hemos probado han alcanzado las potencias anunciadas por el fabricante, aunque se han quedado muy cerca, además de obtener las máximas potencias a regímenes muy parecidos a los anunciados.

Sin embargo, si nos fijamos en los resultados de las curvas de par, vemos que prácticamente se calcan las previsiones de los fabricantes, confirmando de esta manera los buenos resultados que habíamos obtenido en el capítulo de prestaciones.

Ambas curvas de potencia y par son muy similares y típicas de los motores de 6 cilindros (con doce contrapesos en el cigüeñal), con un incremento constante y muy homogéneo de potencia a lo largo de toda la gama de regímenes. La del BMW se mantiene siempre por debajo de su rival, como es lo lógico en una mecánica de menor cilindrada y menor relación de compresión, estando alimentadas ambas por sistemas de inyección.



Instrumentación

Cuenta-km.:

Mercedes: error por defecto: -1,02%.

BMW: error por exceso: +1,5%

Velocímetro:

Velocidad indicada (km/h.)	Velocidad real (km/h.)	
	Mercedes	BMW
30	26	20
40	36	30
50	46	41
60	56	51
70	66	61
80	76	71
90	85	82
100	94	93
110	104	104
120	114	115
130	124	126
140	134	137
150	144	148
160	154	159
170	164	170
180	174	180
190	184	190
200	194	200
210	204	210
220	214	220

Cuenta-r.p.m.:

indicadas	reales	
1.000	1.000	900
1.500	1.500	1.450
2.000	2.000	1.920
2.500	2.510	2.420
3.000	3.000	2.920
3.500	3.490	3.400
4.000	4.000	3.970
4.500	4.500	4.500
5.000	5.000	5.000
5.500	5.500	5.500
6.000	6.000	6.000

Un mundo de opciones y confort

Posiblemente uno de los problemas que se le presentan al futuro comprador de cualquiera de estos dos modelos, es definir la configuración exacta de la unidad que desea. Son tantas las opciones (y tan costosas) que ofrecen los dos fabricantes, que cada cual puede personalizar el coche a su gusto.

Es sorprendente que algunas no sean de serie, como parece lógico dada la categoría de los modelos, como son el aire acondicionado (en ambos), o los elevallas eléctricos (en el 300 E); pero se puede obtener desde la sofisticada tapicería de cuero a las humildes alfombras protectoras. Basta mirar nuestro cuadro de equipamiento para ver que no falta prácticamente nada.

El confort también se sitúa a las más altas cotas. Anali-

Lo mejor

BMW 528i

- Consumos ajustados
- Comportamiento fenomenal
- Mecánica muy alegre
- Funcionamiento del cambio

Mercedes 300 E

- consumos muy buenos
- Confort ante todo
- Nivel sonoro interior
- Funcionamiento del cambio

Lo peor

BMW 528i

- Opciones muy caras
- Equipamiento básico muy justo
- Volante bastante grande
- Mandos de luces

Mercedes 300 E

- Equipamiento básico pobre
- Volante grande
- Opciones muy caras
- Mando de las luces

zándolo punto por punto, encontramos ligeramente mejor el Mercedes por un factor concreto: el nivel de ruidos. Mientras en el coche de la estrella el silencio es prácticamente absoluto en cualquier circunstancia, en el 528i la mecánica (justo es decirlo, con un sonido precioso) se percibe con claridad, y esto en un coche de la categoría que se pretende, es un factor a tener en cuenta.

En resumen, nos encontramos ante dos fenomenales representantes de berlinas confortables a la vez que potentes. La juventud del Mercedes le confiere ciertas ventajas, pero el BMW no se aparta de su estela por cualidades propias. Por el momento, Mercedes ha dado un paso adelante, pero a buen seguro que BMW no dejará pasar mucho tiempo antes de responder a este nuevo reto. □

Enrique Zorzano