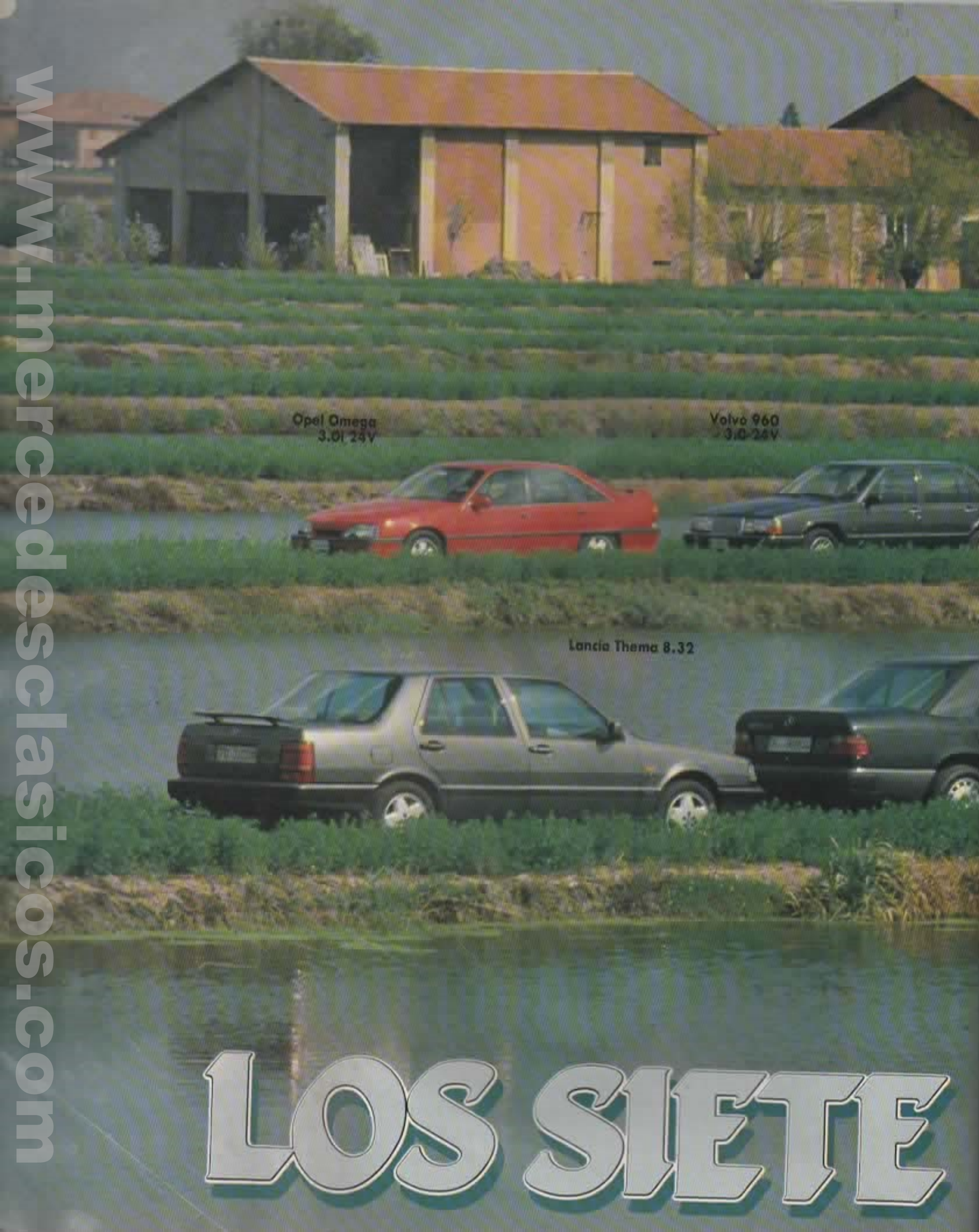
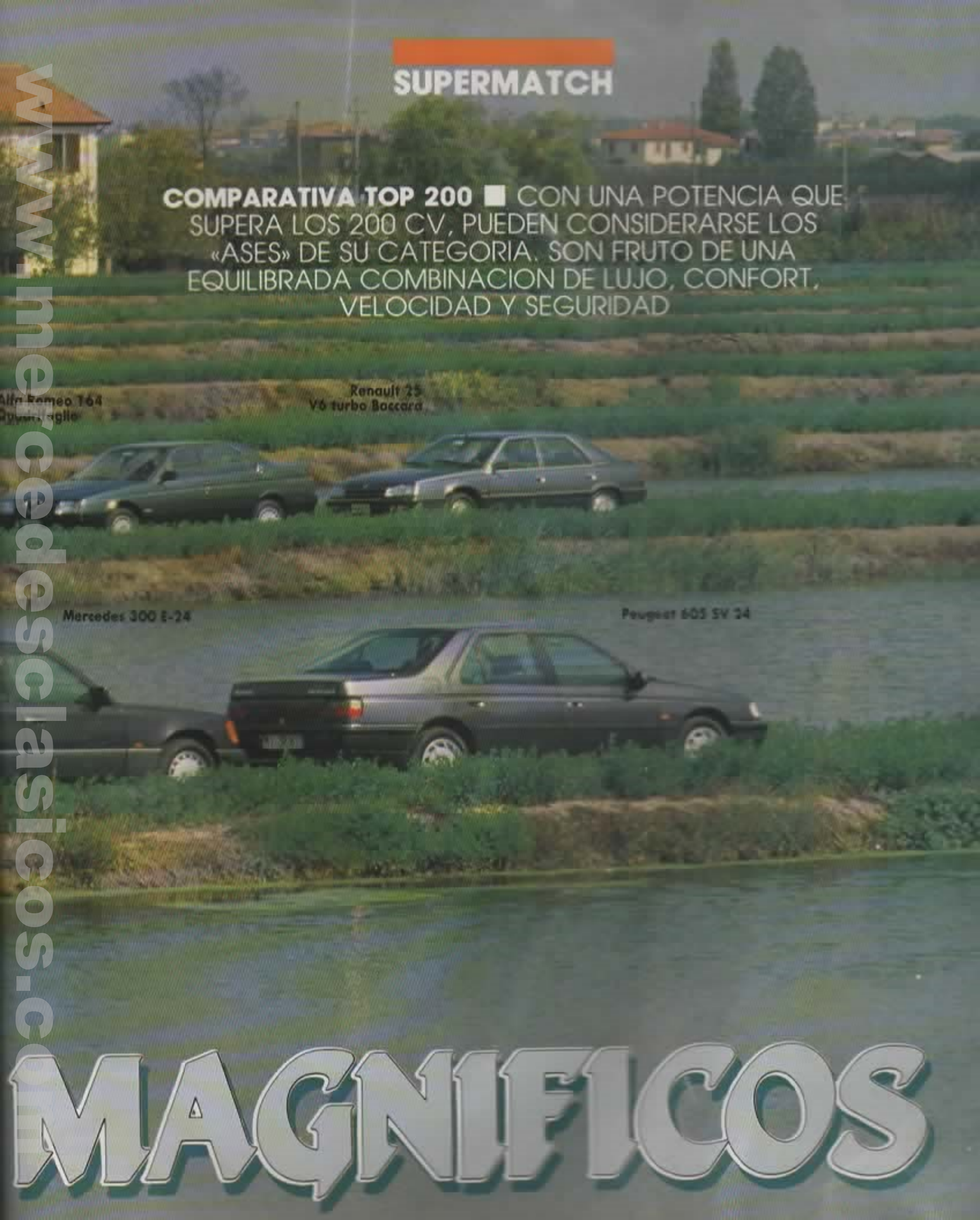


www.mercedesclasicos.com

COMPARATIVA TOP 200 ■ CON UNA POTENCIA QUE SUPERA LOS 200 CV, PUEDEN CONSIDERARSE LOS «ASES» DE SU CATEGORIA. SON FRUTO DE UNA EQUILIBRADA COMBINACION DE LUJO, CONFORT, VELOCIDAD Y SEGURIDAD



MAGNIFICOS

www.mecedesclasicos.com

Los protagonistas de esta prueba comparativa destacan, dentro de su categoría, porque ofrecen a un precio razonable seguridad, confort, lujo y unas excelentes prestaciones, lo que les permite superar, sin gran esfuerzo, los 200 km/h. Estas cuatro cualidades se combinan de forma equilibrada en los siete elegidos, es decir, en el Alfa Romeo 164 Quadrifoglio, el Lancia Thema 8.32, el Mercedes 300 E-24, el Opel Omega 3.0 24V, el Peugeot 605 SV 24, el Renault 25 V6 Turbo y el Volvo 960 3.0 24V.

Sin embargo, estos modelos, como es obvio, cuentan con un consumo más elevado y un precio menos asequible, aunque la relación calidad/precio/consumo es adecuada. Su coste incrementa, asimismo, cuando el consumidor, por capricho o necesidad, adquiere alguna de las innumerables opciones que alguno de ellos ofrece, como, por ejemplo, asientos de cuero, pintura metalizada, aire acondicionado, etc.

Ahora bien, en cualquiera de ellos queda asegurado un rápido y cómodo viaje, en el que nadie, al llegar al destino final, se sentirá agotado, ni tan siquiera el conductor. Lógicamente, presentan ciertas diferencias a tener en cuenta a la hora de decantarse por uno determinado, pero éstas dependen más bien de las preferencias del comprador que de las «virtudes» del ejemplar.

PEQUEÑOS DETALLES. El resultado obtenido en esta comparativa es similar para todos y cada uno de los modelos, aunque su personalidad varía drásticamente. Por ejemplo, en el apartado mecánico, a diferencia de la mayoría de las demás marcas que han optado por propulsores de tres litros, Renault se ha decantado por un seis cilindros 2.500 turbocomprimido. Entre los diversos tres litros existen, asimismo, ciertas diferencias en cuanto al motor. Tan sólo con nombrar el mítico motor Ferrari de ocho cilindros, de 2.927 c. c. y con treinta y dos válvulas, montado en el Lancia Thema 8.32, este hecho queda demostrado. Entre los que cuentan con seis cilindros encontramos también diferencias entre los que están dotados de cuatro válvulas por cilindro, como el Mercedes, el Opel, el Peugeot y el Volvo, y los de ocho válvulas, como el Alfa Romeo. Todos ellos incorporan, como es lógico, inyección electrónica multipunto y catalizador, y todos alcanzan una potencia que gira en torno a los 200 CV. Aunque en este apartado destaca la potencia del Mercedes, que es de 220 CV.

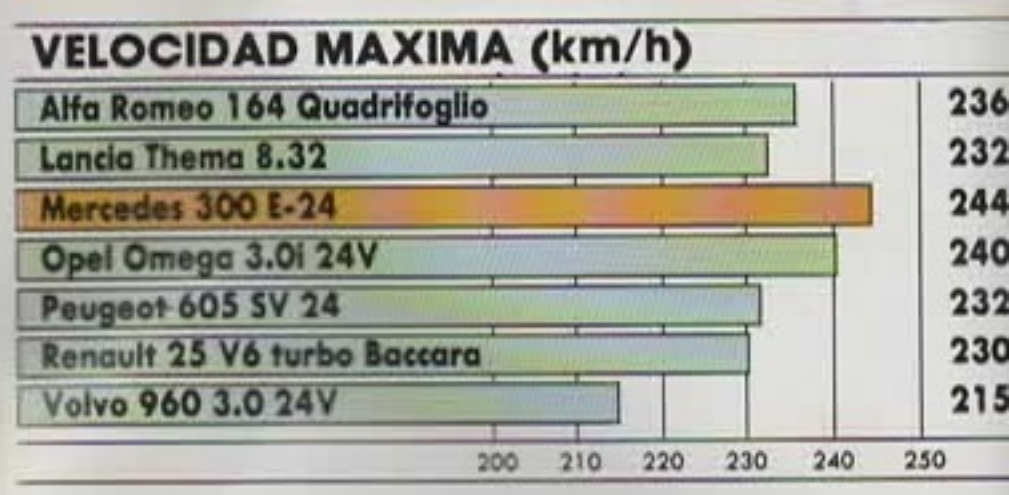
Las extraordinarias prestaciones que ofrecen los siete rivales quedan compensadas gracias a un comportamiento en carretera que, como antes afirmamos, es perfecto, ya que descargan toda su potencia, aunque en ciertos casos (como el del 164, el del Thema, el del 605 y el del R-25) lo hacen mediante el eje delantero, y en los demás (el del 300 E, el del Omega y el del 960) mediante el trasero. Los dos modelos italianos, Alfa y Lancia, y el francés Peugeot están aquipados con un sistema «inteligente» que facilita la regulación del tarado de los amortiguadores.

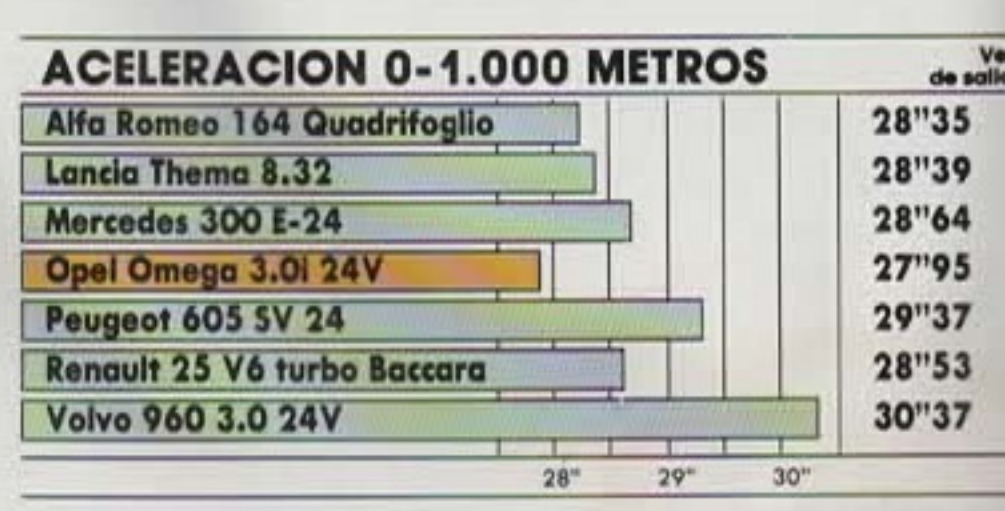
VIAJES DE PLACER. Turbo o atmosférico, pluriválvulas o no, tracción delantera o posterior, no importa; todos ellos se pueden considerar «estrellas» dignas de admiración. Un confort inmejorable que se merece todos los elogios, un lujo sin medida y unas prestaciones fuera de lo corriente. Estos son los ingredientes de un producto exquisito como es cada uno de estos modelos. El Volvo 960, a pesar de ser el único que lleva cambio automático, está a la altura de sus rivales al superar los 215 km/h. sin problemas, permitiendo de este modo realizar una elevada media en un largo viaje, sin que afecte a la excelente seguridad que ofrece. Sin embargo, la distancia que le separa del más veloz, el Mercedes 300 E-24, que es capaz de alcanzar 244,080 km/h., es considerable. Aunque esta velocidad punta va en detrimento del consumo, que también es el más elevado. En cuanto al gasto de carburante es de destacar el segundo puesto que ocupa el Lancia Thema, aunque ninguno de los siete puede considerarse un vehículo económico. Como ejemplo podemos citar que el R-25 V6 consume en ciudad 13,06 litros por cada 100 kilómetros, siendo el que menos gasta.

En cuanto a la aceleración, todos pueden presumir de sus resultados, aunque, según los datos obtenidos, el «vencedor» durante la prueba fue el Opel Omega 3.0i 24V, que de cero a cien kilómetros tardó tan sólo 7"68. En cuanto al reprís, el mejor fue el Volvo 960.

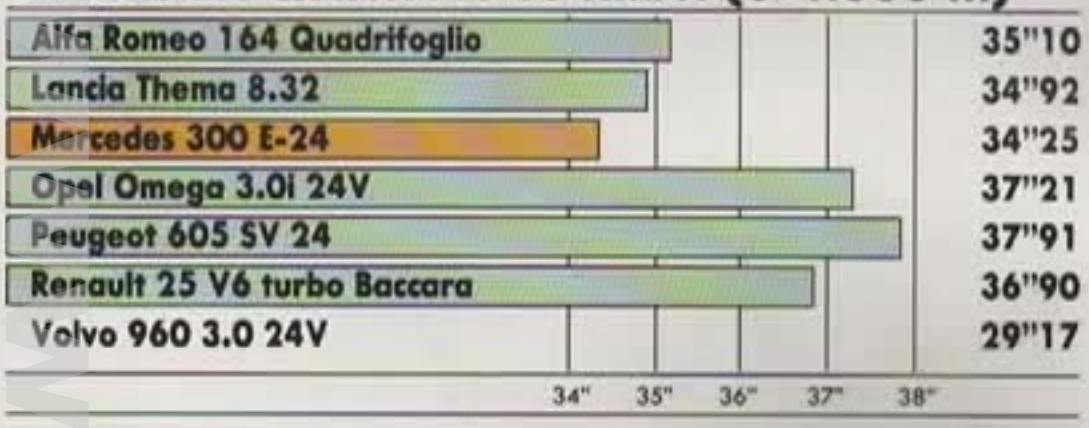
NUESTROS DATOS

TODAS LAS CIFRAS ENFRENTADAS

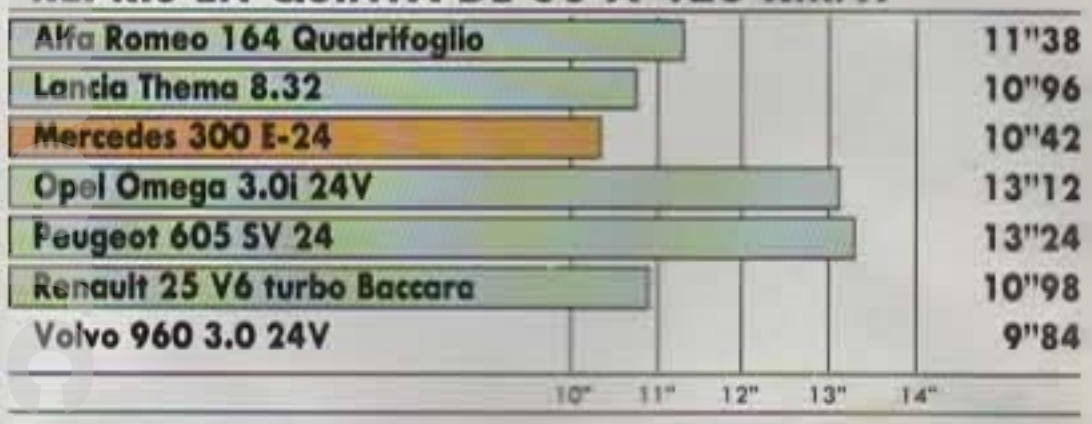




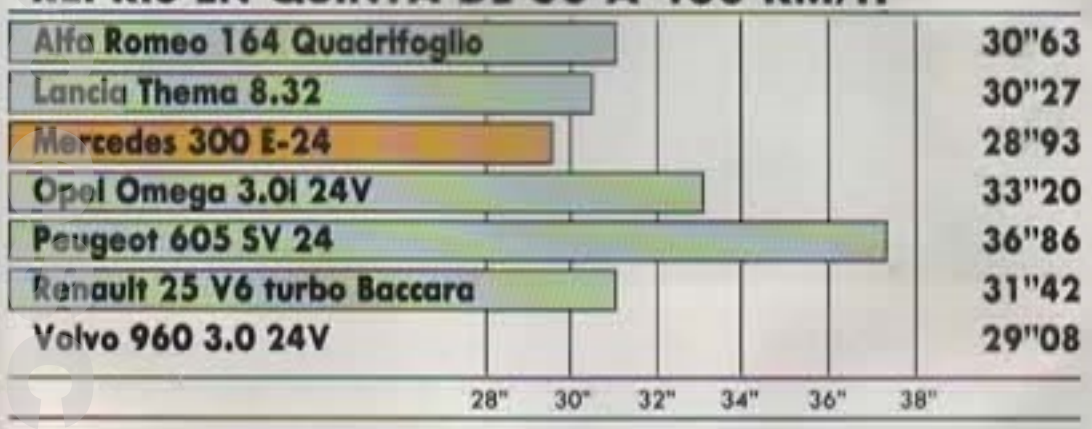
REPRIS EN QUINTA A 40 KM/H (0-1.000 m)



REPRIS EN QUINTA DE 80 A 120 KM/H

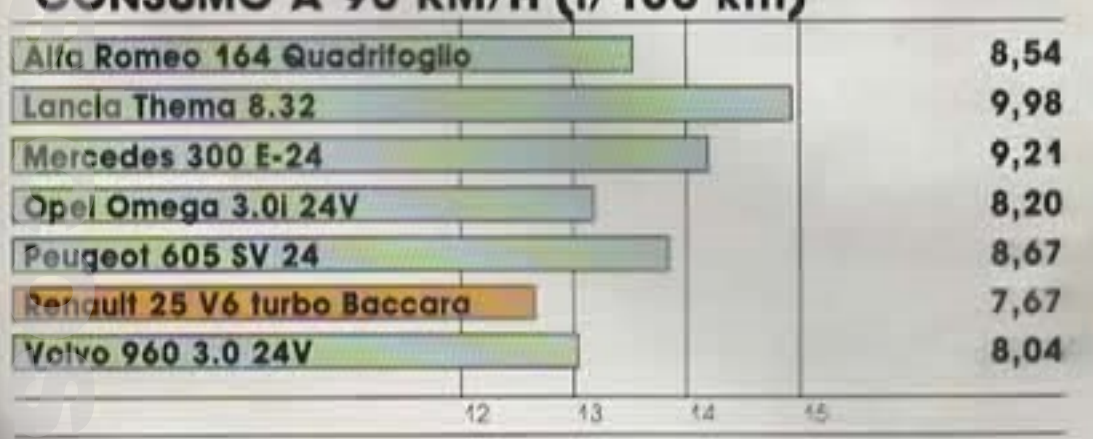


REPRIS EN QUINTA DE 80 A 180 KM/H



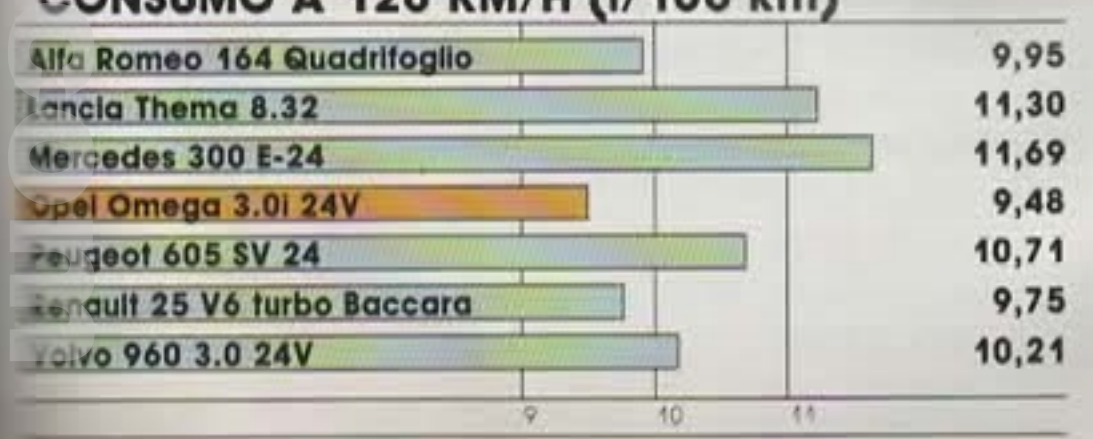
El Volvo 960 3.0 24V incorpora un cambio automático con el que los tiempos obtenidos en el test del repris no son confrontables con los registrados por sus competidores.

CONSUMO A 90 KM/H (l/100 km)

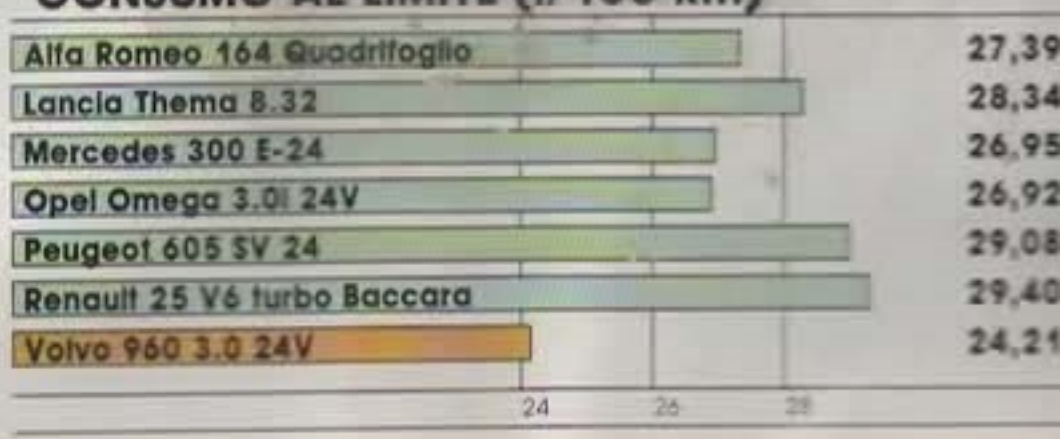


CONSUMO URBANO (l/100 km)

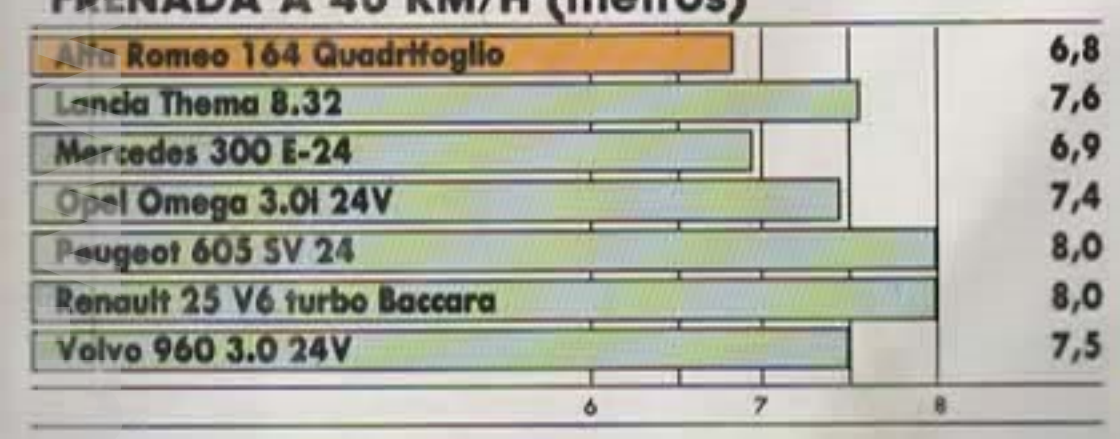
CONSUMO A 120 KM/H (l/100 km)



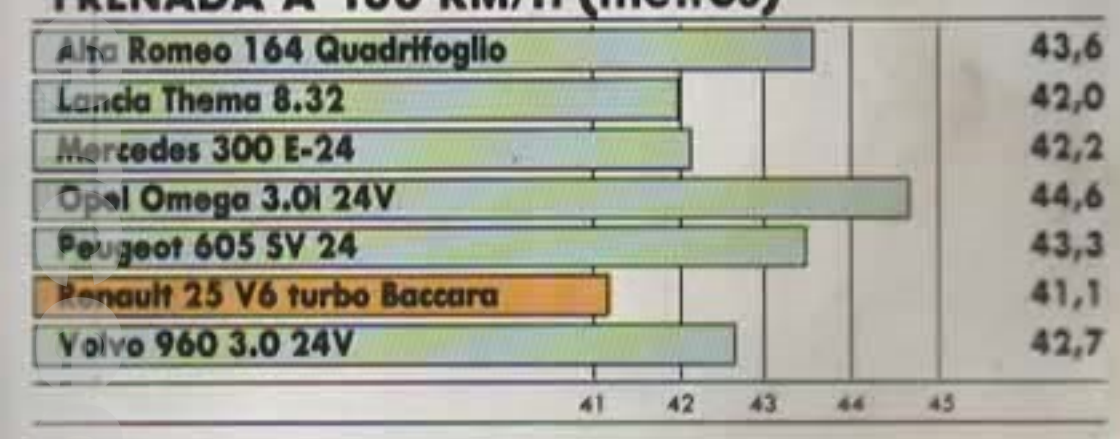
CONSUMO AL LIMITE (l/100 km)



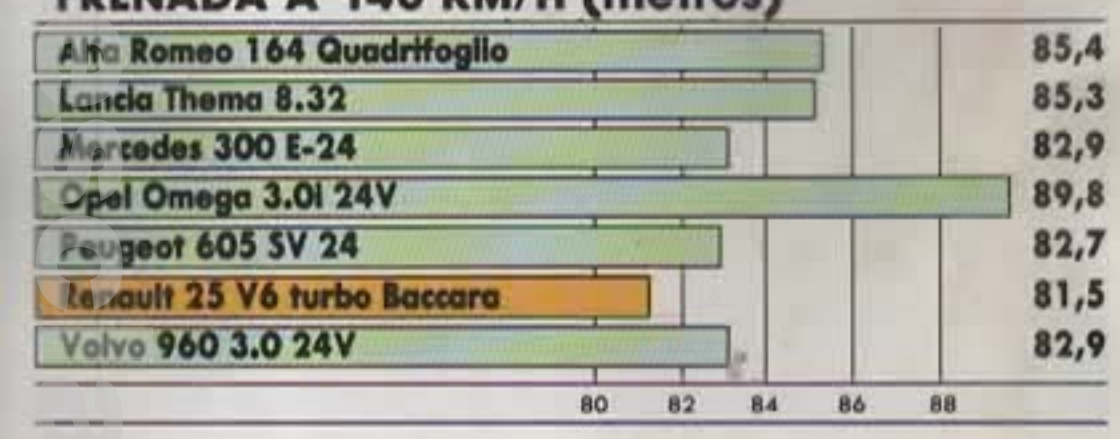
FRENADA A 40 KM/H (metros)



FRENADA A 100 KM/H (metros)

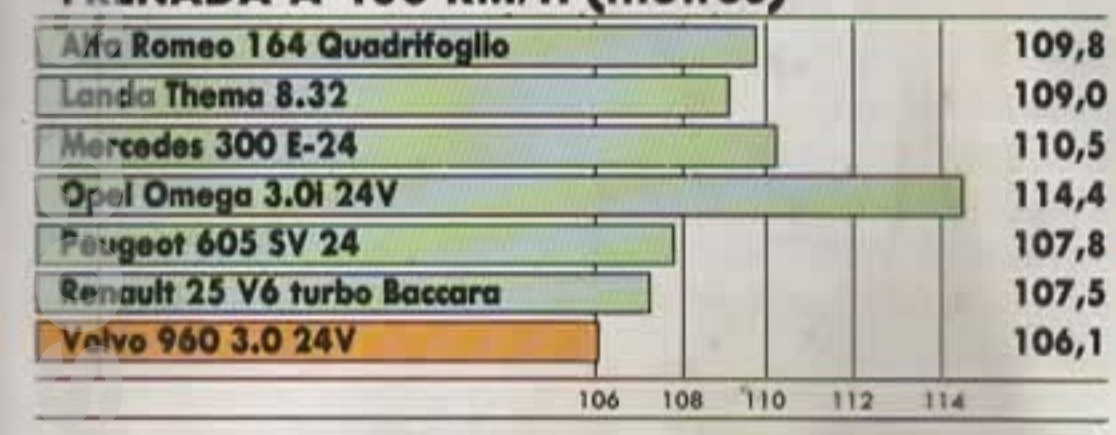


FRENADA A 140 KM/H (metros)

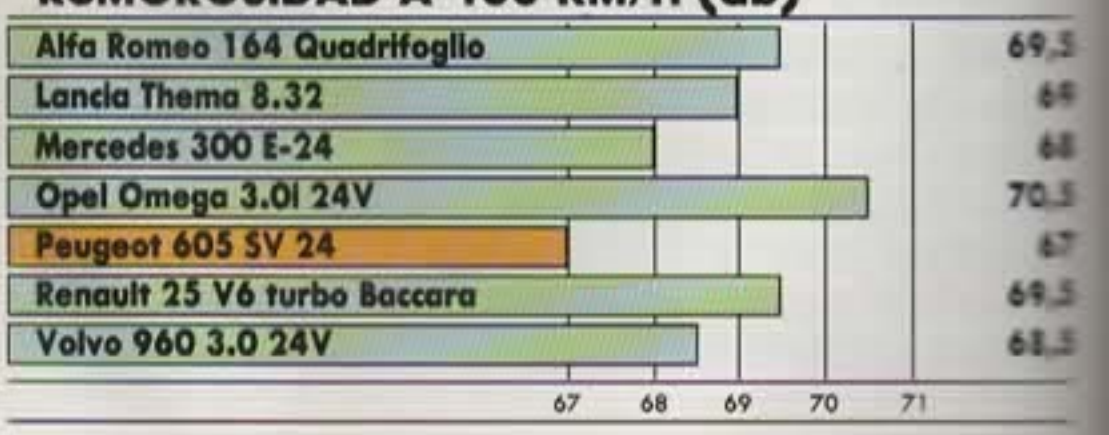


SUPER CONFORT. *Alta gama, extraordinarias prestaciones, lujo, elegancia y confort caracterizan estos modelos, cuyo precio está justificado y, asimismo, su elevado consumo, desde esta perspectiva, ninguno de los protagonistas nos «defraudó»; en todo momento disfrutamos de un placentero viaje «en primera clase».*

FRENADA A 160 KM/H (metros)



RUMOROSIDAD A 130 KM/H (db)



RUMOROSIDAD A 100 KM/H (db)

RUMOROSIDAD A VELOCIDAD MAX. (db)

LAS NOTAS

	ALFA ROMEO 164 QUADRIFOGLIO	LANCIA THEMA 8.32	MERCEDES 300 E-24	OPEL OMEGA 3.0i 24V	PEUGEOT 605 SV 24	RENAULT 25 V6 TURBO BACCARA	VOLVO 960 3.0 24V
Diseño	9	8,5	8,5	8	8,5	7,5	8,5
Posición del conductor	8,5	8	8,5	9	9	7,5	8
Salpicadero	7,5	8,5	8,5	8	9	8	8
Habitabilidad	8,5	8,5	8	8,5	9	9	8,5
Maletero	8	8,5	9	9	8,5	8,5	8
Visibilidad	7,5	8	8	7,5	7,5	8	8,5
Climatización	9	9	9	8,5	10	9	9
Equipamiento	9	8	8	8	9,5	10	9
Motor	9,5	9,5	9,5	9	8,5	8,5	8
Aceleración	9	9	8,5	9,5	8	9	7
Reprís	9	9	9,5	8,5	8	8,5	10
Velocidad	9,5	9	10	10	9	8,5	7
Consumo	7,5	7	7	7,5	7,5	8	8
Cambio	8,5	8	7,5	8,5	8,5	8	8
Dirección	7,5	8	8	8,5	7	7,5	7,5
Frenada	8,5	8,5	9	8	8,5	8,5	9
Comportamiento	8,5	8,5	8,5	9,5	9	8	8,5
Confort	9,5	9,5	9,5	9	9	8	9
Precio	7,5	7	7	8	8	8	8
TOTAL	**161,5**	**160**	**161,5**	**162,5**	**162**	**158**	**157,5**
Media	8,50	8,42	8,50	8,55	8,53	8,31	8,29

ALFA ROMEO 164 QUADRIFOGLIO

LA SEGURIDAD DE UN NOTABLE EQUILIBRIO

Es probablemente una de las berlinas más acertadas. Estéticamente luce de forma absoluta elegancia y dinamismo, características que se confirman de modo excelente con su comportamiento en carretera. El propulsor de este 164 es un seis cilindros en V a 60°, con un cubicaje de 2.959 c. c., capaz de desarrollar 200 caballos a 5.800 r.p.m., con un par máximo de 27,4 kgm. a 4.400 vueltas. Valores todos éstos que se dejan sentir especialmente en las buenas prestaciones. En aceleración, por ejemplo, resulta ligeramente menos rápido que el Opel Omega, «rey» en este apartado, y muy cerca del Lancia Thema 8.32, motorizado por Ferrari y normalmente más rápido que los demás. En reprís, solamente el Mercedes 300 E-24, junto con el Thema, se revelan como los más elásticos, mientras que en el terreno de la máxima velocidad están a la cabeza el velocísimo Mercedes y el también dócil Omega. En suma, un coche bien «dotado», con un equilibrio encomiable. El Quadrifoglio demuestra las cualidades de comportamiento en carretera de los coches del Biscione, en contra de la larga tradición anterior, que no ha perjudicado la estabilidad del coche y que posee unas características de manejabilidad propias del máximo representante del Alfa Romeo.

El resultado de este 164 Quadrifoglio es el de un coche noble, favorecido por el sistema electrónico inteligente de suspensión, que actúa sobre los cuatro amortiguadores de forma que varía el tarado, pasando automáticamente de una suspensión blanda a otra deportiva o viceversa. Con estas ventajas en el sistema de la amortiguación, el 164 mantiene siempre un comportamiento muy neutro, asegurando pasos por curva a velocidades elevadas. Tanto es así, que rodando fuerte el vehículo demuestra una estabilidad sorprendente, incluso en cambios de dirección rápidos, siempre acompañados de una servodirección precisa. Son sumamente fáciles de controlar los fenómenos característicos de la tendencia a irse de delante, que se advierten a la entrada de una curva en marchas cortas. Muy satisfactorios resultan también el cambio y el sistema de frenos. El primero, caracterizado por unas relaciones adecuadas al motor. El segundo, dotado de ABS, asegura unos espacios de frenada excelentes, con una modulabilidad también a la altura y de gran resistencia al calentamiento.

COMPETITIVO. *No es el más caro de su categoría (su precio es de 5.530.000 pesetas) y cuenta con un gran número de opciones. Entre otros, el ABS, servodirección, tapicería de cuero, suspensión electrónica variable inteligente, llantas de aleación... El interior está revestido de piel, material del que está recubierta la palanca de cambios. Los asientos cuentan con regulación eléctrica y, naturalmente, con aire acondicionado y climatizador, junto con otros elementos más habituales (secundarios después de éstos), como los cuatro alzacristales eléctricos y espejos retrovisores regulables desde el interior. Todo esto rematado en el exterior con la placa en la que viene inscrito el nombre del carrocero Pininfarina.*

Estilísticamente simple y clásica, pero en consonancia con la esencia de clase de este tipo de coches. La ergonomía de uso es evidente, a excepción de los pulsadores de la consola central, que pueden llegar a distraer al accionarlos.

El confort en el interior del habitáculo está al nivel de una berlina de su clase. El óptimo rendimiento del motor llega hasta regímenes de rotación elevados. Los niveles de rumorosidad

FICHA TECNICA

MOTOR: delantero transversal, seis cilindros en línea. Diámetro por carrera, 93 × 72,6 mm. Cilindrada, 2.959 c.c. Relación de compresión, 10:1. Potencia máx., 200 CV (145 kW), a 5.800 r. p. m. Par máx., 27,4 kgm. (265 Nm.), a 4.400 r. p. m. Bloque y culata en aleación. Distribución por dos árboles de levas en cabeza. Inyección electrónica Bosch Motronic ML4.1; encendido electrónico digital Bosch.
TRANSMISION: tracción delantera. Embrague monodisco en seco con mando hidráulico. Cambio manual de cinco relaciones.
CHASIS: suspensión delantera independiente tipo McPherson, con brazos oscilantes, barra estabilizadora, amortiguadores de tarado regulable. Suspensión trasera tipo McPherson, barra estabilizadora. Dirección de cremallera con servodirección. Diámetro de giro, 10,8 metros. Sistema de frenos de doble circuito hidráulico cruzado, con servofreno por depresión y corrector de frenada trasero (ABS). Disco en las cuatro ruedas. Llantas de aleación ligera 6 × 15; neumáticos Pirelli P400 195/65 VR 15.
DIMENSIONES Y PESO: largo, 4.555 mm; ancho, 1.760 mm; altura, 1.400 mm; batalla, 2.600 mm. Peso, 1.430 kg. Capacidad del depósito de gasolina, 70 litros. Capacidad del maletero, 504 litros.

ue se transmiten al interior son uy contenidos, excepto cuando se superan los 200 kilómetros la hora. En este caso, los decibelios aumentan a causa de los uidos aerodinámicos, que, por tra parte, no resultan molestos. l contrario, a estas velocidades levadas las suspensiones garantizan la absorción de las «asperezas» de la carretera sin repercutir demasiado en el confort de marcha, especialmente on el mando puesto en la función «auto».

PRECIOS Y OPCIONES

Alfa 164 Quadrifoglio: 5.530.000 ptas. «llave en mano»

ABS	serie	Climatizador	serie
Aire acondicionado	serie	Retrovisores ext. eléctricos	serie
Elevalunas eléctrico	serie		

www.numeros-cos.com

LANCIA
THEMA 8.32

ELEGANCIA Y AGRESIVIDAD

Con la adopción del catalizador ha visto penalizadas las prestaciones (era el primero en aceleración, imbatible entre sus competidores). No obstante, el Lancia Thema 8.32 fascina por su fuerte personalidad que le confiere el mítico motor Ferrari de ocho cilindros en V a 90° de 32 válvulas. Pariente cercano del motor que equipa el actual Ferrari 348. Cierto que en este caso la cilindrada es de «sólo» tres litros en lugar de los 3.400 c. c., y la potencia de 210 caballos (con un par máximo de 27,3 kgm. a 5.000 r. p. m.) en lugar de los 300, aunque aun así resulta un nada despreciable motor. Este propulsor justifica, en parte, el precio del coche, que es el más alto de su categoría (cuesta 7.935.000 ptas.), siendo la dotación de serie no muy variada. Normalmente el Thema 8.32, con su aire aristocrático, demuestra un gran dinamismo, especialmente en lo que respecta a las prestaciones. En aceleración, sólo el Opel Omega está el primero, mientras que en repris la excepcional elasticidad de sus ocho cilindros le permite estar en lo más alto junto con el Mercedes E-24, destacando sobre los demás rivales. Unicamente en velocidad máxima «defrauda» un poco (roza los 232,470 km/h.), a lo que «ayuda» la aerodinámica de su carrocería, que no está en consonancia con la potencia de su motor. El exclusivo alerón trasero, accionable eléctricamente desde el interior, asegura una función de «imagen» más que práctica.

Seguramente más importante es el sistema electrónico que actúa sobre la amortiguación y que automáticamente determina la mejor dureza en función de la conducción. Igualmente puede optarse por la función «sport», en la que el 8.32 deja sentir su verdadero espíritu, evidenciando un comportamiento tranquilo y siempre seguro, aunque no demasiado ágil. La estabilidad es buena si no se opta por una conducción muy comprometida, entonces el Thema demuestra no agradecer mucho la conducción excesivamente deportiva. En este caso, sobre todo en recorridos lentos, tiende al subviraje, que se mantiene a la salida y se incrementa con la aceleración. Afrontando curvas largas en autopistas a velocidades elevadas, es posible advertir fenómenos de balanceos violentos que tienden a «turbar» el comportamiento del coche. En este caso, basta con mantener con firmeza la dirección para controlar la situación. La dirección, dotada de asistencia Servotronic, resulta algo ligera a alta velocidad. Al contrario, el cambio cuenta con cualidades excelentes, apreciándose una gran precisión, conjuntamente con cortos recorridos de la palanca. El sistema de frenos es más que positivo con el ABS; los espacios de frenada son muy reducidos, con una excelente modulabilidad y una buena resistencia al calentamiento.

MUCHAS OPCIONES. El habitáculo del Thema es cómodo y en este caso muy elegante gracias a la notable presencia de madera de raíz en el salpicadero y en la consola central. Abundante es la instrumentación con la que cuenta, llena de esferas circulares, posicionadas de forma correcta, que le confieren un aspecto digno de su motor Ferrari. No se puede decir lo mismo de su puesto de conducción, que con su volante de tres brazos y regulable en altura se encuentra un poco bajo y algo inclinado hacia adelante. Sobre esto es de reseñar que entre los muchos opcionales con que cuenta están los asientos regulables eléctricamente. Queda aclarar que el interior se merece una valoración al máximo nivel en lo que respecta a la insonorización y a la absorción de las irregularidades del asfalto.

www.mercedesclasicos.com

PRECIO Y OPCIONES

Lancia Thema 8.32:
7.935.560 ptas. «llave en mano»

ABS	serie
Aire acondicionado	serie
Elevalunas eléctrico	serie
Cinturones traseros	serie
Climatización	serie
Retrovisor derecho	serie
Servodirección	serie
Tapicería de piel	serie
Techo corredizo	138.000 ptas.

FICHA TECNICA

MOTOR: delantero transversal. Ocho cilindros en línea en V, a 90°. Diámetro por carrera: x mm. Cilindrada: 2.927 c. c. Potencia máxima: 210 CV (150,5), a 6.750 r.p.m. Par máximo: 27,3 kgm. (263 Nm), a 5.000 r.p.m. Bloque y culata en aleación ligera. Distribución por dos árboles de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Inyección electrónica Bosch KE3 Jetronic. Encendido electrónico Marelli Microplex.

TRANSMISION: tracción delantera. Embrague monodisco accionado hidráulicamente. Cambio manual de cinco marchas.

CHASIS: suspensión delantera de ruedas independientes, tipo McPherson, con brazos oscilantes y barra estabilizadora, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos. Suspensión trasera de ruedas independientes, tipo McPherson, barra estabilizadora, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales. Sistema electrónico de control del tarado (opcional) de los amortiguadores. Dirección de cremallera con servo ZF Servotronic. Doble circuito hidráulico de frenos con sistema ABS. Discos delanteros autoventilados, traseros de disco. Llantas de aleación ligera 6J x 15". Neumáticos Pirelli P400 205/55 VR 15.

DIMENSIONES Y PESO: largo, 4.590 mm.; ancho, 1.733 mm.; altura, 1.433 mm.; batalla, 2.600 mm. Peso: 1.400 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros. Capacidad del maletero: 470 litros.

MERCEDES 300 E-24

SORPRENDENTE EN VELOCIDAD

Para los que dicen que el Mercedes es un coche poco dinámico, que miren los datos de esta prueba: el 300 E-24 alcanza los 244,080 km/h., mostrándose como el más veloz de su categoría.

A este logro contribuye una aerodinámica favorable. Estéticamente mantiene su estilo imponente y equilibrado.

Solamente las llantas de aleación ligera 6 1/2 J×15, que albergan los grandes neumáticos Michelin MXV 195/65 ZR 15, esconden un poco su verdadera naturaleza. Bajo el capó se esconde el extraordinario seis cilindros de 2.960 c. c. con culata de 24 válvulas. Desarrolla una potencia de 220 caballos, una de las más elevadas comparándola con los otros rivales. Impresiona la excepcional curva de par con un valor máximo de 27 kgm a 4.600 r.p.m., que le confiere un repris con una progresión verdaderamente buena.

De este modo, con la quinta marcha seleccionada, se emplean 20"79 para pasar de 40 a 120 km/h. en 462 metros. La berlina alemana, sin embargo, no brilla en el capítulo de las aceleraciones, por culpa de su elevado peso, aunque disponga de un cambio deportivo, posicionando la primera en la parte baja, a la derecha, se dispone de una relación muy corta.

La maniobrabilidad del cambio no satisface plenamente porque necesita de un cierto tiempo para habituarse, así como sus cinco marchas, que no se revelan muy precisas. A la altura de la fama de la marca Mercedes está el sistema de frenos, particularmente eficaz gracias al ABS. La modulabilidad es excelente, con espacios de frenada siempre muy reducidos y alta resistencia a la fatiga.

De la misma forma, la dirección por circulación de esferas, con servoasistencia, demuestra un buen funcionamiento, resultando muy ligera en baja velocidad y suficientemente precisa cuando se rueda rápido. Si se opta por una conducción en la que se busque la agilidad del coche, el comportamiento se caracteriza por la sensibilidad con que se transfiere la potencia (siempre gradual) que puede provocar, sobre todo al abordar curvas lentas, el fenómeno de sobreviraje. Al contrario, al abordarlas con gran velocidad, demuestra una óptima estabilidad, que, gracias a la tracción posterior, responde rápidamente al mandato del conductor.

Mumercoches.com

Cuenta con un no menos eficaz diferencial autoblocante con control electrónico ASD.

CALIDAD MERCEDES. Habíamos hablado con anterioridad de la calidad estructural que caracteriza a los componentes de este segmento.

En este aspecto, el Mercedes 300 E-4 es el máximo exponente. Es un error pensar que el precio de este vehículo se debe sólo al hecho de ser Mercedes. Basta con echar una ojeada a la lista de opciones con la que se equipa a este vehículo para darse cuenta. Como en el Lancia Thema, éste cuenta con regulación eléctrica de los asientos, aire acondicionado con climatizador y tapicería de cuero. El airbag demuestra, una vez más, la preocupación en materia de seguridad. El habitáculo es de los más acogedores y confortables, con un puesto de conducción suficientemente correcto. El salpicadero, de diseño simple, resulta, por contra, elegante. Presenta un cuadro de tipo clásico con relojes circulares, muy legibles, de gráficos bien visibles.

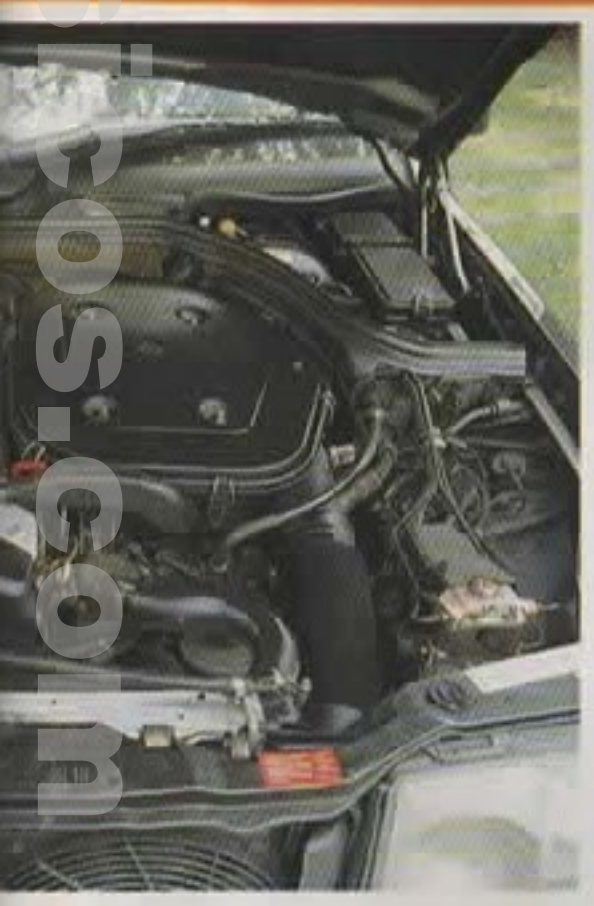
En confort es uno de los vehículos que mejor cumple con su cometido, haciéndonos sentir como en nuestra propia casa, sin apenas notar las irregularidades de la carretera, al máximo nivel que se puede esperar de un coche. Aun cuando se conduce rápido, no existe ninguna vibración que se transmita desde el motor; tanto es así, que la rumorosidad es muy contenida. Las suspensiones absorben con la máxima facilidad todas las irregularidades del asfalto. En resumen, el Mercedes 300 E-24 se sitúa en lo más alto, a excepción de lo que respecta los consumos. Aunque está claro que un coche de estas características mecánicas y de prestigio, éste es un tema casi secundario.

TODO UN SIMBOLO. En definitiva, propusiéramos a la mayoría de nuestr lectores elegir entre todos los model comparados un solo ganador, po arriesgado sería decir que este Mercede sería el vencedor. Para bien o para m la estrella de tres puntas sobre la cal dra se ha erigido en toda una leyen que siempre se ha asociado al lujo, la co dad y robustez de fabricación, etc. H en día, un modelo de la marca de Stu gart significa para su propietario al más que un coche. En este caso concre por tratarse de una variante de marca carácter deportivo, su valor es aún may aunque se haya debido principalmente hecho de que otros fabricantes han intr ducido en sus gamas más altas vehícul equipados con motores de alto ren miento.

PRECIO Y OPCIONES

Mercedes 300 e-24: 6.451.270 pesetas «llave e mano»

Pintura metalizada	154.00
Volante y palanca de cuero	35.37
Airbag para acompañante y conductor	527.61
Airbag	528.00
Techo corredizo	215.00
ABS	Ser
Aire acondicionado	493.00
Aire acondicionado automático	559.00
Bloqueo de cerraduras	Ser
Tapicería de cuero	348.00
Tapicería de terciopelo	267.00
Cambio de cinco marchas	Ser
Cambio automático cuatro marchas	311.25
Elevalunas eléctrico	Ser
Apoyacabezas traseros abatibles	48.41
Cierre centralizado	Ser
Llantas de aleación	Ser
Climatización	Ser
Retrovisor derecho	Ser
Servodirección	Ser
Cuentarrevoluciones	Ser
Apoyabrazos delantero abatible	28.00
Indicador de temperatura exterior	26.00
ASR	403.00
Diferencial autoblocante (ASD)	795.37
Regulador de velocidad Tempomat	71.26
Columna de dirección regulable eléctrica	65.56
Antena eléctrica y altavoces	74.84
Lavafaros	56.00
Extintor de hidrocarburos	19.00
Elevalunas eléctricos cuatro puerbas	233.00
Cristales calorífugos	48.00



FICHA TECNICA

MOTOR: delantero longitudinal, seis cilindros en línea. Diámetro por carrera, 88,5 × 80,2 mm. Cilindrada, 2.960 c. c. Relación de compresión, 10:1. Potencia máxima, 220 CV (162 KW), a 6.400 r. p. m. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución por dos árboles de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Inyección mecánico-electrónica KE5. Encendido electrónico.

TRANSMISION: tracción trasera. Embrague monodisco en seco. Cambio manual de cinco relaciones.

CHASIS: suspensión delantera de ruedas independiente, brazos transversales triangulares, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora. Suspensión trasera de ruedas independientes, brazos múltiples, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Dirección asistida con amortiguador. Doble circuito de frenos hidráulico con ABS; disco a las cuatro ruedas. Llantas de aleación ligera 6 1/2 J × 15; neumáticos Michelin MXV 195/65 ZR 15.

DIMENSIONES Y PESO: largo, 4.740 mm; ancho, 1.470 mm; altura, 1.446 mm; batalla, 2.800 mm. Peso, 1.460 kg. Capacidad del depósito de combustible, 70 litros. Capacidad del maletero, 520 litros.

motorsocial

OPEL OMEGA 3.0i 24V

TEMPERAMENTO DEPORTIVO

Como su exterior indica, el espíritu deportivo del Omega le ha hecho lograr la valoración más alta de todos, siendo ésta una buena tarjeta de visita. A lo que hay que sumar el hecho de que su precio es inferior al de sus oponentes, lo que le dice mucho en su favor. Su motor, de 2.969 c. c., con 24 válvulas, desarrolla una potencia de 204 caballos a 6.000 vueltas, y le consiente que se sitúe en el puesto de honor en cuanto a aceleración, por detrás del Mercedes en cuanto a velocidad máxima. Defrauda un poco en reprís, aspecto donde demuestra una escasa propensión a revelarse brillante en bajo régimen, pero se trata de un temperamento en sintonía con el aspecto deportivo la carrocería, que, por otra parte, le distinguen de sus competidores, ya que «viste» con elegancia. Gracias a ésta, el coeficiente de penetración al aire (Cx) es muy favorable (0,30) para un vehículo de tales proporciones.

Prestaciones aparte, el comportamiento global del Omega es intachable. Caracterizado por su tracción trasera con diferencial autoblocante y asistida por la eficacia del sistema de suspensiones Multilink, el Omega, máximo estandarte de la casa Opel, goza de una conducción excelente. Siempre muy seguro, se desenvuelve con gran facilidad sobre terrenos virados y de mal firme. Si se marcha rápido, sacándole todo el partido posible, tiende casi siempre a mantenerse en la trayectoria ideal, fijándose firmemente al suelo, alejando así problemas en el comportamiento.

Si se opta por una conducción muy deportiva, no es raro advertir al entrar en una curva de radio corto una inicial tendencia sobrevibradora, seguida de un subviraje que se provoca cuando la potencia es entregada al tren trasero. Aunque todas estas reacciones son fácilmente controlables con la dirección (muy ligera), junto con las suspensiones que colaboran al buen encauzamiento del coche. Apreciables son también las cualidades del cambio, con relaciones bien espaciadas, aunque con unos desarrollos un poco cortos pero muy precisos. Por contra, los espacios de frenada son largos, debido a sus frenos que, aunque dotados de ABS, no logran superar a los de sus más directos adversarios: la modulabilidad y la resistencia al calentamiento no son tampoco demasiado buenos.

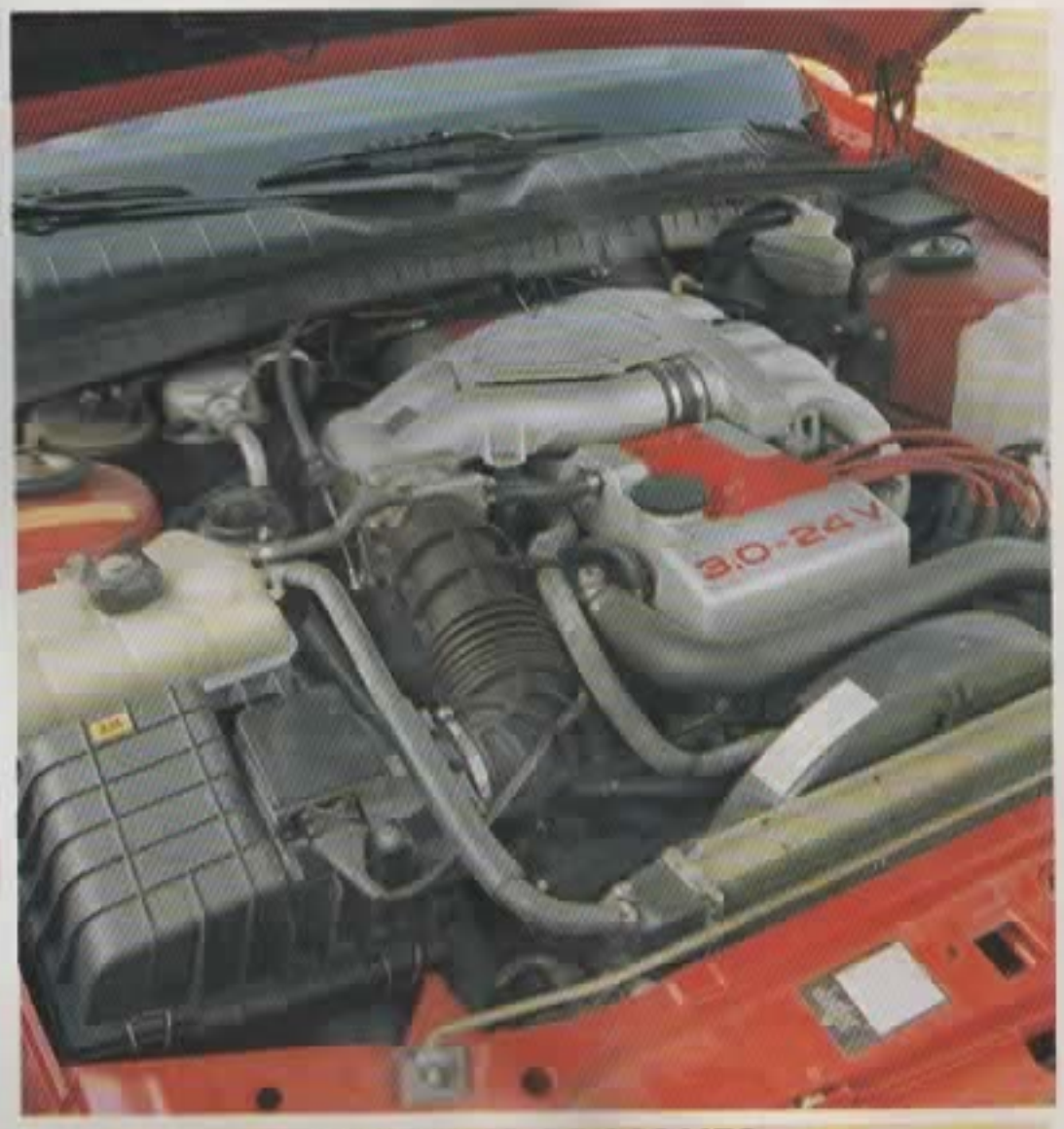
MENOS LUJOSO. Es cierto que en lo que respecta a sus competidores, el interior resulta menos lujoso. Los materiales de revestimiento son de buena calidad, pero carece de ciertos «gadgets», como la regulación eléctrica de los asientos o el revestimiento en cuero de los asientos en toda su extensión. La posición del conductor se ha mejorado, gracias al buen alineamiento del pedalier, asiento y volante: este último regulable en altura y correctamente inclinado.

Bueno, aunque algo voluminoso, es el salpicadero, caracterizado por la instrumentación de tipo digital. El cuadro es visible por dentro del aro del volante y cuenta con una práctica computadora de a bordo que visualiza la velocidad media, la

sicos.com

autonomía en kilómetros del carburante, el consumo medio e instantáneo y la temperatura externa. De serie incorpora un equipo HIFI con un mando desmontable.

El habitáculo, aun cuando no es de los más refinados, ofrece un confort muy elevado; tanto, que a 200 kilómetros por hora la rumorosidad interna no alcanza los 80 dB en los asientos traseros. El sistema de suspensiones contribuye a absorber las irregularidades con el consiguiente beneficio para el confort.



PRECIO Y OPCIONES

Opel Omega 3.0i 24V: 4.706.000 ptas. «llave en mano».

Aire acondicionado	230.000	Elevalunas eléctrico	Serie
ABS	185.000	Pintura metalizada	51.000
Cierre centralizado	Serie	Retrovisor derecho	Serie
Cinturones traseros	25.000	Llantas de aleación	85.000
Dirección asistida	Serie		

FICHA TECNICA

MOTOR: seis cilindros en línea. Diámetro por carrera, 95 x 69,8 mm. Cilindrada, 2.969 c. c. Relación de compresión, 10,0:1. Potencia máxima, 204 CV (150 kW) a 6.000 r. p. m. Par máximo, 27,5 kgm (270 Nm) a 3.600 r. p. m. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución por doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Aspiración con sistema Dual Ram. Inyección electrónica Bosch Motronic M 1.5 integrada con el encendido.
TRANSMISION: tracción trasera. Cambio monodisco en seco. Cambio manual de cinco relaciones. Diferencial autoblocante.
CHASIS: suspensión delantera tipo McPherson con triángulos oscilantes, amortiguadores de gas, muelles helicoidales, barra estabilizadora. Suspensión trasera Multilink con brazos semioscilantes, amortiguadores de gas, barra estabilizadora. Dirección por circulación de esferas servoasistida. Doble sistema hidráulico de frenos con ABS; disco a las cuatro ruedas (ventilados los delanteros). Llantas de aleación ligera 7 x 15. Neumáticos Uniroyal, 205/65 ZR 15.
DIMENSIONES Y PESO: largo, 4.742 mm; ancho, 1.772 mm; altura, 1.425 mm; batalla, 2.730 mm; peso, 1.435 kg. Capacidad del depósito de combustible, 75 litros. Capacidad del maletero, 520/870 litros.

www.mecanicos.com

www.mercedesc

PEUGEOT 605 SV-24

ANTE TODO, CONFORT Y COMPORTAMIENTO

Como el Alfa 164, el Peugeot 605 SV-24 combina en su carrocería el dinamismo y la elegancia. No en vano ambos proyectos han salido de las mismas mesas de dibujo de Pininfarina, si bien el coche francés vio la luz más tarde.

Dotado del nuevo seis cilindros en V a 90° de 2.975 c.c., con culatas de cuatro válvulas por cada cámara de combustión, el modelo francés se encuentra al mismo nivel de prestaciones que sus rivales más rápidos. Bien es cierto que aunque en velocidad máxima se halla muy próximo al Lancia Thema 8.32, con 232,35 km/h frente a 232,47, en aceleraciones y recuperaciones es algo más lento que su adversario. Como contraprestación, su comportamiento global es excepcional, con un rendimiento de las suspensiones notable. No menos cierto es que el magnífico reparto de pesos y la suspensión independiente a las cuatro ruedas con tarado de amortiguación regulable tienen mucho que ver en ello. Por otro lado, la combinación llantas (6Jx16) y neumáticos (205/55 VR 16) es sobresaliente.

Entre todos sus oponentes, sólo el Opel Omega adopta esta solución, indudablemente la más indicada para automóviles de elevadas prestaciones, hasta el punto de que el 605 apenas llega a situaciones límite en cuanto a estabilidad por muy elevado que sea el ritmo de conducción. Sobre trazados rápidos se inscribe de un modo muy noble, siguiendo fielmente la trayectoria marcada por la dirección, aun a pesar de la excesiva sensibilidad de la servodirección, que exige ser tratada con cierto cuidado para no llegar a situaciones comprometidas en las zonas más sinuosas. En recorridos de montaña, el 605 SV-24 demuestra una gran agilidad. Sólo en una conducción exasperadamente agresiva llega a mostrar una tendencia subviradora fácilmente advertible que minimamente se ve afectada por los balanceos de la carrocería.

Uno de los puntos positivos de este Peugeot lo constituye el manejo del cambio, suave y preciso y con unos recorridos de palanca muy cortos. En cuanto a los frenos, las distancias requeridas son bastante cortas y la resistencia a la fatiga muy elevada. Sin embargo, la modulación del esfuerzo es algo delicada.

FICHA TECNICA

MOTOR: tipo cuatro tiempos, gasolina, de 6 cilindros en V a 90°. Posición: delantero longitudinal. Diámetro por carrera: 93 x 73 mm. Cilindrada: 2.975 c. c. Relación de compresión: 9,5:1. Potencia máxima: 200 CV (147 kW) a 6.000 r.p.m. Par máximo: 26,5 mkg a 3.600 r.p.m. Construcción: bloque y culatas en aleación ligera. Distribución: un árbol de levas por bancada y cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: inyección Bendix fenix 4. Encendido: electrónico.

TRANSMISION: tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios: manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco.

BASTIDOR: tipo monocasco autoportante. Suspensión delantera: ruedas independientes tipo McPherson con estabilizadora. Suspensión trasera: ruedas independientes con dobles triángulos y estabilizadora. Dirección: cremallera servoasistida. Frenos: doble circuito con cuatro discos (autoventilados los delanteros) y ABS. Llantas de aleación, en medida 7J x 16''. Neumáticos: 205/55 VR 16.

DIMENSIONES Y PESO: longitud, 4.723 mm. Anchura, 1.799 mm. Altura, 1.411 mm. Distancia entre ejes, 2.800 mm. Peso en orden de marcha, 1.460 kg. Depósito de combustible, 80 litros. Capacidad del maletero, 415/497 litros.

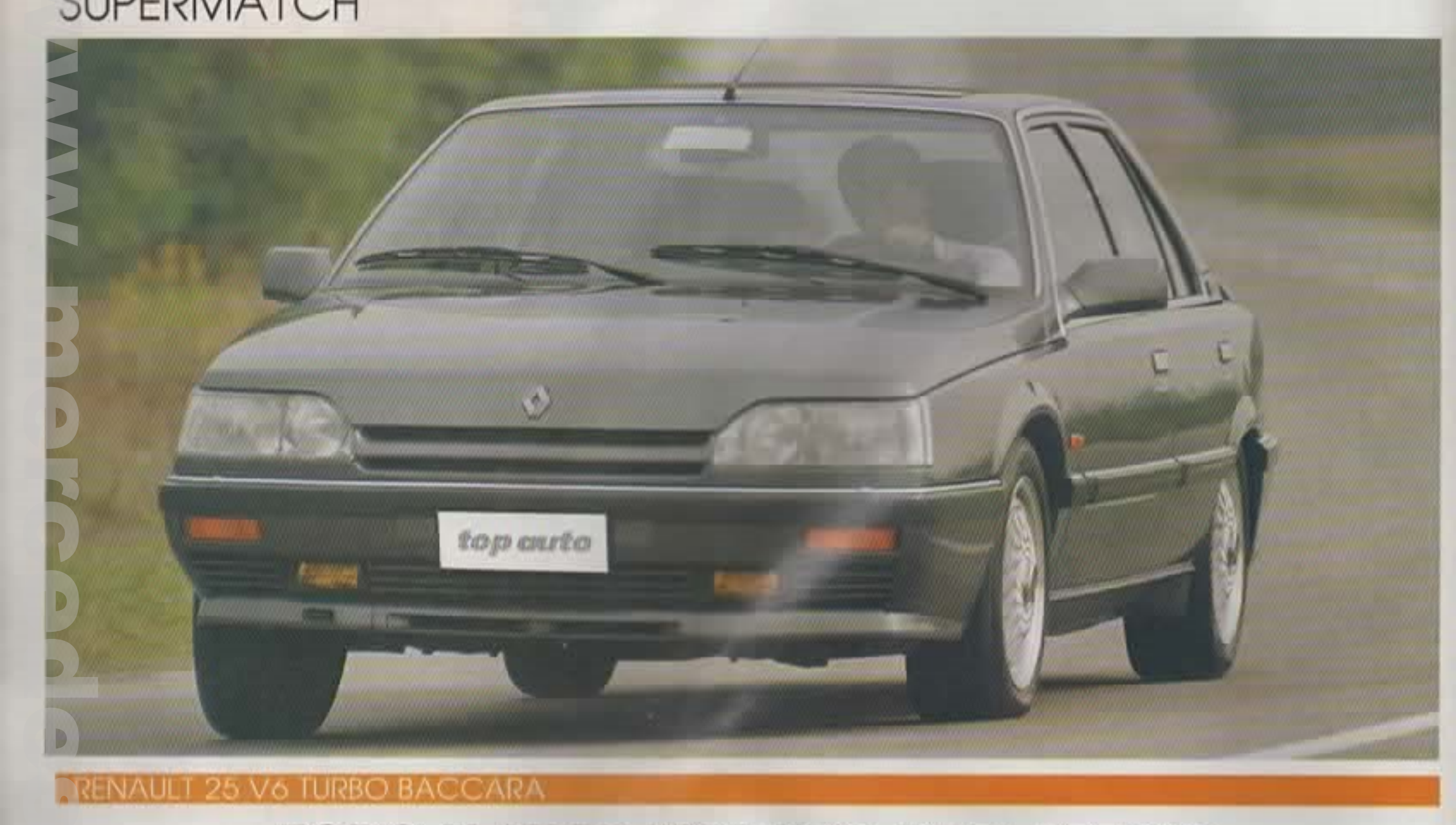
PRECIO Y OPCIONES

Peugeot 605 SV-24: 5.684.999 ptas. «llave en mano»

Tapicería de cuero	Serie
ABS	Serie

NO FALTA NADA. *Sin duda alguna, el Peugeot 605 SV-24 merece un elogio. Si tenemos en cuenta su precios, apenas deja espacio para recurrir a opciones. El habitáculo es sumamente refinado, con tapicería en cuero, detalles terminados en madera, asientos eléctricos, aire acondicionado, etc. Detalles capaces, en suma, de envolver en una atmósfera de lujo y confort tanto al conductor como a los pasajeros. Pocas críticas pueden hacerse sobre él. Exceptuando el nivel de rumorosidad, no demasiado elevado, el confort, en lo que a sonoridad se refiere, es bajo, lo que en parte se debe a la benévola amortiguación.*

www.motorpasion.com



RENAULT 25 V6 TURBO BACCARA

TODO EL LUJO INCLUIDO EN EL PRECIO

Es el más original del conjunto. No sólo por su carrocería de dos volúmenes, sino también por incorporar un motor de seis cilindros en V a 90° de 2.458 c. c., sobrealimentado por un turbocompresor Garret T3, dotado de intercambiador de calor aire-aire. Este propulsor desarrolla una potencia de 205 CV a 5.500 revoluciones por minuto y un par máximo excepcional de 29,6 mkg. a 3.000 r. p. m., valores que permiten alcanzar unas prestaciones sobresalientes. En velocidad máxima está ligeramente penalizado por la aerodinámica, pero en aceleraciones y recuperaciones se muestra a la altura del Alfa 164 Quadrifoglio.

No tan brillante resulta el modo en que la suspensión digiere la elevada potencia de la mecánica, lo que limita ciertamente la conducción deportiva por culpa de una acusada tendencia del morro a irse recto en la entrada a los virajes. Además, en los recorridos sinuosos, la dirección muestra una cierta lentitud de respuesta, a lo que se suma su excesiva sensibilidad a altas velocidades. En cualquier caso, mientras no se le lleve al límite, el R-25 V6 Turbo Baccara se manifiesta como un modelo de comportamiento neutro, a pesar de los balanceos de la carrocería, que nunca llegan a afectar a la estabilidad. Y es que para que este modelo nos satisfaga hay que conducirlo como una berlina de representación que es. Su motor nos permite una conducción ágil y reposada. El cambio es muy suave en su accionamiento y preciso a pesar de la longitud de la palanca selectora. Igualmente óptimo es el sistema de frenos, dotado de antibloqueo, con un buen tacto, pero con ciertas limitaciones desde el punto de vista de la resistencia.

¿OPCIONES? NO, GRACIAS *Como el Peugeot, este R-25 cuenta con un equipamiento sumamente completo, sin que se pueda hechar de menos cualquier elemento propio de una berlina de su categoría. Bien es cierto que el habitáculo se halla estilísticamente superado. No obstante, a pesar de ello, el revestimiento en cuero, los asientos regulables eléctricamente, el equipo de aire acondicionado, el sofisticado sistema Hi-Fi, etc., hacen de él un vehículo exquisito.*

La posición de conducción merece cierta crítica por culpa de la no alineación del volante respecto del asiento y los pedales. Por su parte, el tablero de instrumentos es muy completo y de fácil lectura, aunque de diseño ya anticuado. De cualquier manera, todos los detalles se han cuidado al máximo en este modelo, que es capaz de proporcionar un elevado nivel de confort, tanto para el conductor como para los pasajeros, excepción hecha de los ruidos aerodinámicos que llegan al habitáculo al sobrepasar los 200 km/h.

FICHA TECNICA

MOTOR. Tipo: cuatro tiempos gasolina V-6. Posición: delantero longitudinal. Diámetro por carrera: 91 x 63 mm. Cilindrada: 2.458 c. c. Relación de compresión: 8:1. Potencia máxima: 205 CV (151 kW) a 5.500 r. p. m. Par máximo: 29,6 mkg. (290 Nm) a 3.000 r. p. m. Construcción: bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: un árbol por bancada. Alimentación: inyección electrónica Renix + turbo con intercooler. Encendido: electrónico.

TRANSMISION. Tracción: delantera. Caja de cambios: manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco.

BASTIDOR. Tipo: monocasco autoportante. Suspensión delantera: ruedas independientes de doble paralelogramo superpuesto con estabilizadora. Suspensión posterior: ruedas independientes tipo McPherson con tirantes longitudinales y barra estabilizadora. Dirección: cremallera asistida. Frenos: doble circuito con cuatro discos (autoventilados los delanteros) y ABS. Llantas: de aleación, en medida 6J x 15''. Neumáticos: 205/55 ZR 15.

DIMENSIONES Y PESOS. Longitud: 4.713 mm. Anchura: 1.806 mm. Altura: 1.410 mm. Distancia entre ejes: 2.723 mm. Peso en orden de marcha: 1.410 kg. Capacidad del depósito: 72 litros. Capacidad del maletero: 442/1.238 litros.

PRECIO Y OPCIONES

Renault 25 V6 Turbo Baccara: 5.900.000 ptas. «llave en mano»

www.mercedescasosos.com

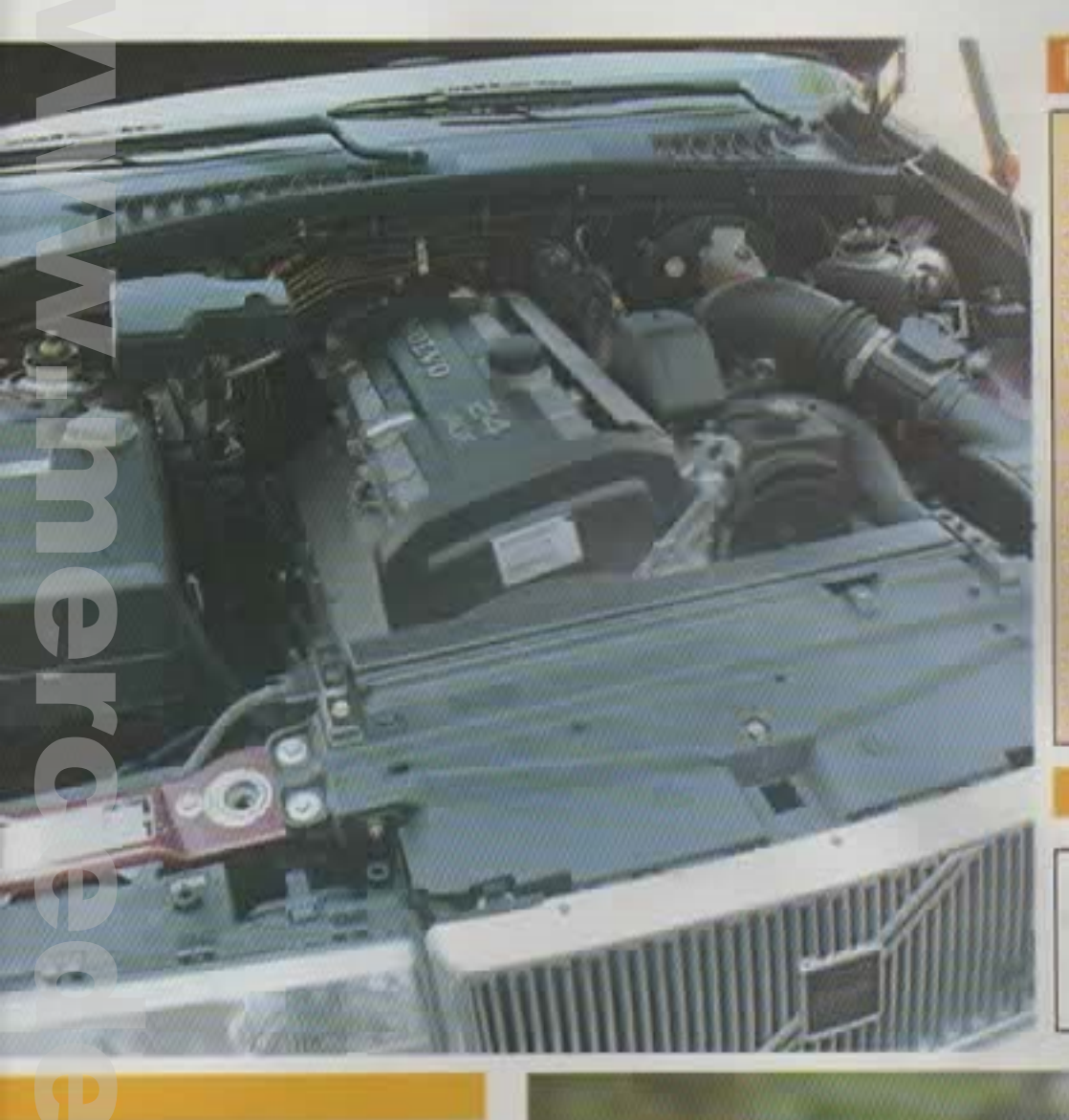
www.mercedes

VOLVO 960 3.0 24V

EL DISCRETO ENCANTO DEL SILENCIO

Nuevo, es más, novísimo es el Volvo 960. Y no menos inédito es propulsor de 2.922 c. c. con culata de veinticuatro válvulas, capaz de desarrollar una potencia máxima de 204 caballos a 6.000 revoluciones por minuto y un par máximo de 27,22 mkg. a 4.300 vueltas. Así, a la renovada carrocería, con formas más suaves, se suma un motor potente y capaz de satisfacer holgadamente las prestaciones que a este tipo de vehículos se suele exigir. Y ello a pesar de ser el único modelo de esta comparativa equipado con caja de cambios automática y de tener una aerodinámica poco depurada, como demuestra su Cx de 0,36, lo que hace que no sea tan rápido como algunos de sus contrincantes.

En cualquier caso, en las recuperaciones se muestra bastante ágil. Con el cambio en la posición D, y sin llegar al «kick down», demuestra una elasticidad notable, debida no sólo a las propias características del cambio, sino también a la curva de par del motor. Su funcionamiento es suave y silencioso, a lo que suma una capacidad de respuesta sobresaliente. Por lo que a la transmisión respecta, la tracción es a las ruedas traseras y cuenta con un diferencial autoblocante Eaton que favorece al correcto comportamiento del 960 cuando se rueda a ritmos elevados. En cualquier caso, las características típicas de este Volvo no engloban al espíritu deportivo que la potencia de su motor nos llevaría a pensar. Influenciado por una suspensión decididamente blanda, revela una tendencia subviradora en curvas que luego no se traduce en el sobreviraje típico de los tracción trasera. Hay que significar, además, que las transferencias de masas en los virajes provocan una particular variación de las cotas de ambos trenes, hasta el punto de afectar a la estabilidad. También criticable es la dirección servoasistida, muy precisa pero excesivamente sensible cuando se rueda a velocidades elevadas. Mucho mejor es el comportamiento del sistema de frenos, equipado con ABS. Las distancias de frenado, así como la



FICHA TECNICA

MOTOR. Tipo: cuatro tiempos, gasolina, de seis cilindros en línea. Posición: delantero longitudinal. Diámetro por carrera: 83 x 90 mm. Cilindrada: 2.922 c. c. Relación de compresión: 10,7:1. Potencia máxima: 204 CV (150 kW), a 6.000 r. p. m. Par máximo: 27,22 mkg (267 Nm), a 4.300 r. p. m. Construcción: bloque y culata de aleación ligera. Distribución: doble árbol de levas con cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: inyección Bosch Motronic M-1.8. Encendido: electrónico integral.

TRANSMISION. Tracción: a las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de cuatro relaciones y tres programas de uso.

BASTIDOR. Tipo: monocasco autoportante en chapa estampada. Suspensión delantera: ruedas independientes, tipo McPherson, con barra estabilizadora. Suspensión trasera: eje rígido con barra Panhard. Dirección: cremallera servoasistida. Frenos: doble circuito con ABS y cuatro discos (autoventilados los delanteros). Llantas: de aleación, en medida 6J x 15''. Neumáticos: 195/65 VR 15.

DIMENSIONES Y PESO. Longitud: 4.870 mm. Anchura: 1.750 mm. Altura: 1.435 mm. Distancia entre ejes: 2.770 mm. Peso en orden de marcha: 1.620 kg. Capacidad del depósito: 80 litros. Capacidad del maletero.

PRECIO Y OPCIONES

Volvo 960 3.0-24V: 6.250.000 ptas. «llave en mano»	
Llantas aleacion	Serie
ABS	Serie
Pintura metalizada	Serie
Servodirección	Serie

modulación y la resistencia a la fatiga, son excelentes. En cuanto al cambio automático de cuatro marchas, se muestra muy suave y progresivo, pero no demasiado rápido, aun cuando se halle funcionando en la posición «sport».

ESTILO VOLVO. *Nuevo por dentro y por fuera, el 960 cuenta con un habitáculo apenas diferenciado del de la serie 700. Sentarse frente a su volante es, en cualquier caso, gratificante gracias al estilo sobrio, pero refinado, de sus componentes. El equipamiento es sumamente completó, contando con regulación eléctrica de los asientos delanteros, acondicionador de aire y techo corredizo entre otros elementos. Por todo ello, la conducción se hace muy agradable, con una posición correcta que hace que el dominio sobre todos los mandos sea total. Finalmente hay que destacar el bajo nivel de rumorosidad conseguido, tanto por el empleo abundante de aislante acústico como por el tarado blando en exceso de la amortiguación.*