

Vértigo

MERCEDES CONTRAATAACA CON SU MEJOR MOTOR CDI

Son los modelos de **mayor**
representación de las tres marcas
alemanas **de prestigio**, motorizadas con
los **turbodiésel más potentes**
jamás contruidos

Venganza



Audi A8 3.3 TDi quattro
12.750.000 pesetas/76.629 euros

Mercedes S 400 CDI
13.685.000 pesetas/82.249 euros

Mercedes ha estado durante dos temporadas soportando una afrenta con la resignación de quien planca un seguro desquite. Cuando en el verano de 1999 BMW nos presentó su insólito motor turbodiésel 3.9 con 245 caballos creíamos que lo teníamos todo visto. Pero esta berlina de dos volúmenes consumiendo gasóleo que acelera-

ba sin esfuerzo de 0 a 100 kilómetros por hora en menos de 8 segundos no dejó de impresionarnos. Y, de paso, abrir la veda en un terreno inexplorado hasta entonces por los grandes especialistas del motor.

Para más escarnio, otra marca compatriota se convertía en la segunda que superaba los 200 caballos con un motor turbodiésel. Deri-

vando su 6 cilindros de aluminio —el BMW se mantiene fiel al bloque de fundición— Audi montaba en su A8 de representación este V8 de sorprendentes prestaciones y, además, se permitía concatenarlo a una transmisión integral en su versión de alta gama 3.3 TDi.

Era demasiado. Los ingenieros de Mercedes trabajaron con la dedicación de un or-

meditada



BMW 740d

12.757.000 pesetas/76.671 euros

Audi A8 3.3 TDI



Con su carrocería de aluminio, es el más ligero pese a ser de tracción integral



Grande por fuera, menos por dentro.

Detrás, el espacio está garantizado sólo para dos, ya que el asiento central es incómodo por el gran túnel de transmisión. El profundo maletero es grande, pero poco accesible.



Por diseño, voluminoso y de sólido aspecto, no es el más atractivo. Pero sí el de mejor acabado.



Circuito del RACE vuelta rápida 2.03.91

En tres vueltas, el motor se calentó en exceso sin influir en su rendimiento, el cambio Tiptronic mandó más que el conductor en el uso manual y los frenos acusaron fatiga: la estabilidad satisfactoria.

febre en un nuevo ocho cilindros –con bloque y culata mecanizados en aluminio– que vengara esta mancha en el espíritu vanguardista de la marca, y sobre todo de la Clase S.

Números redondos

Con cartesianos planteamientos, el V8 Mercedes cubica cuatro litros y rinde justo 250 caballos. Cifras incontestables por el momento. Cuatro válvulas por cilindro, *common rail* que canaliza la inyección directa de combustible a las cámaras de combustión y un doble turbocompresor con intercambiador de calor para mejorar la mezcla de la sobrealimentación son elementos comunes de los tres soberbios motores. Pero, mientras que el Audi y el BMW incorporan al circuito de admisión sen-

das bombas electrónicas de inyección, Mercedes acude a la técnica del turbocompresor variable para optimizar el rendimiento térmico a cualquier régimen.

Sobre el asfalto, tenemos tres fuentes inagotables de potencia y par que nos hacen olvidar la posible rivalidad entre los grandes motores en V de ciclo Diesel, frente a los de ciclo Otto. La gasolina se olvida pronto y estos turbodiesel nos ganan por su apabullante respuesta y por unos consumos mantenidos excepcionales para estas cilindradas y potencias.

Las tres marcas siguen las modernas pautas que dotan a los coches más potentes de cambios automáticos secuenciales. A todas luces mucho más adecuados para el uso habitual de estas grandes berlinas. El motor del

Audi nos da enseguida una sensación de vivacidad en sus respuestas, acrecentada por una relación de cambios más corta, que pone en valor las aceleraciones y recuperaciones, sobre todo en quinta, más corta que la de sus rivales. Gracias a esto y a la ligereza de la construcción estructural en aluminio *Space Frame*, el Audi mantiene perfectamente el tipo a pesar de rendir menos potencia. Estas cualidades se ven un poco mermadas por el cambio, lento en actuar tanto en su función automática como pulsando en la manual.

BMW nos deleita una vez más con esa impronta deportiva en el carácter de su motor. Vigoroso y muy lleno de caballos desde abajo, incluso el sonido nos transmite dinamismo constantemente y, en este caso, el cambio Steptronic nos invita por su rapidez y precisión a conducir manualmente actuando sobre

su palanca y apurando al máximo el par motor de locomotora liberado por el V8. Su quinta se descuelga un poco por su largo desarrollo, claramente inclinada al ahorro de combustible a velocidad de cruce. En esta valoración, el BMW consiguió durante nuestra prueba comparativa ser el más parco por unos pocos decilitros.

En el Mercedes, el motor brilla por... ¡su ausencia! Tan suave es la respuesta y tan perfecta la insonorización que nos cuesta percibir algún rasgo de su personalidad. Progresiva, lineal e inagotable, el comportamiento no nos llama la atención. Hasta que leemos los datos del ordenador de pruebas. Entonces no podemos menos que abrir con devoción el vano del motor Mercedes y admirarlo, incrédulos. Está gestionado electrónicamente por el cambio secuencial desarrollado para el Cla-

Circuito del RACE vuelta rápida 2.03.18

Muy bien motor, frenos y cambio, salvo que el *quick down* entra sólo a escaso régimen. El control de estabilidad DSC, muy bueno y difícil de superar si se desconecta. El freno de mano en el pie, cómodo pero peligroso.



BMW 740d



Más de seis años se notan en el diseño, pero no ha perdido un ápice del excelente acabado BMW.

Carrocería normal o larga.

Como en el Mercedes, el BMW puede adquirirse más largo para mejorar las plazas traseras. Aunque para tres siguen siendo un poco estrechas. El maletero es regular en su forma y muy amplio.



El BMW Serie 7 es el veterano y el que agrada más al conducir



Mercedes S 400 Cdi



Silencioso y comodísimo de suspensiones, parece flotar sobre el asfalto



El sitio más señorial.

En las plazas traseras del Mercedes es donde encontraremos más espacio y mejor comodidad. De igual capacidad que el del BMW, el maletero es más diáfano.



Con el diseño interior más atractivo de los tres, el S 400 CDI desmerece un poco en algunos pequeños detalles de acabado.

Se S, no tan preciso ni rápido como el del BMW, todo hay que decirlo. El motor de Stuttgart gana la temporada al de Munich y al de Ingolstadt en esta particular liga alemana —que es lo mismo que decir la liga mundial— de supercampeones turbodiesel.

Carga de caballería

A8, Serie 7 y Clase S ya son habituales conocidos en cuanto a carrocerías y comportamiento. En esta última disciplina, los imponentes motores turbodiesel de alta cilindrada no han variado sustancialmente lo ya conocido al respecto en versiones anteriores.

El Audi está muy condicionado por dos factores determinantes. Uno es su naturaleza de tracción total con un diferencial central vis-

coso de tipo Torsen que mantiene claramente el carácter subvirador de la versión de tracción delantera. Otro factor son los amortiguadores que, con un tarado blando incluso con la suspensión deportiva de serie en las versiones Quattro, perjudican el comportamiento en curva y hacen que el A8 amorre más que sus rivales en el cambio de trayectoria.

Sin duda el BMW es el más placentero de conducir por su mayor rigor al pisar el asfalto y mejor precisión en el guiado. Inicialmente subvirador, pronto su tren trasero deja bien claro quién manda y compensa muy bien el reparto de pesos, por lo que resulta el más neutro. Para quien no pueda pasar del toque deportivo, incluso en estas grandes limusinas, es el modelo que aportará mejores sensaciones.



Circuito del RACE vuelta rápida 2.02.75

Magnífico motor, cambio lento, buen control de frenada asistido por el ABS y suspensión regulable eficaz.

Postura de asiento para todos los gustos y no agrado ni su freno de mano —de pedal— ni su insensible dirección.

de conducción, acaso incluso a costa de perjudicar un poco la comodidad con una amortiguación trasera más bien seca sobre baches.

Mercedes opta por su parte por una conducción sin problemas, pero sin tanto temperamento como el BMW. Neutro, dócil y estable, se deja manejar sin mayor esfuerzo, y dispone de tres niveles de suspensión a elegir. Sólo marca el límite cuando su peso o las condiciones de adherencia desfavorables se manifiestan. Es entonces cuando el S 400 CDi, al igual que sus rivales, despierta sus sofisticadísimos sistemas electrónicos de control que vuelven a situarnos sobre la trayectoria más adecuada y segura.

Juan Luis Soto/Fotos: Alex Blanco

Vuelta rápida: Emilio de Villosa



El Audi exige más vueltas para mantener su respuesta óptima y gasta un poquito más con su tracción quattro y desarrollos más cortos.



De vivas respuestas, y con el menor consumo, el 740d tiene mucho carácter, aunque es algo más brusco y ruidoso que el Mercedes.



El motor Diesel más potente del mercado se impone en prestaciones puras y la respuesta más suave y uniforme.

El motor Mercedes ha superado al de sus grandes competidores

Audi A8 3.3 TDI	BMW 740d	Mercedes S400CDi
12.750.000 ptas. 76.629 euros	12.757.000 ptas. 76.671 euros	13.685.000 ptas. 82.249 euros

Financiación: (36 meses)	Entrada 1.275.000 ptas. 328.945 ptas./mes	Entrada 1.275.000 ptas. 329.148 ptas./mes	Entrada 1.368.000 ptas. 353.081 ptas./mes
Garantía:	1 año sin límite de kms.	1 año sin límite de kms.	1 año sin límite de kms.
Seguro*:	236.490 pesetas	236.490 pesetas	247.480 pesetas

* (Varón de 30 años, 10 de carné, con residencia en Madrid y 40.000 pesetas de franquicia). Línea Directa Asseguradora. (www.linedirecta.com)

Datos oficiales

Motor:	Turbodiesel V8 32 V 3.328 cc.	Turbodiesel V8 32 V 3.901 cc.	Turbodiesel V8 32 V 3.996 cc.
Potencia:	225 CV/4.000 rpm.	245 CV/4.000 rpm.	250 CV/4.000 rpm.
Par motor (mkg/rpm):	48,9/1.800	57,1/1.750	57,1/1.700
Transmisión:	Integral, secuencial 5 vel.	Trasera, secuencial 5 vel.	Trasera, secuencial 5 vel.
Velocidad máxima:	242 km/h.	242 km/h.	250 km/h.
Aceleración 0-100 Km/h:	8,2 seg.	8,4 seg.	7,8 seg.
Consumo - Lts/100 km. (urb., interurb., mixto):	13,8/7,3/9,7 L/100 km.	14,7/7/9,8 L/100 km.	14,2/7/9,6 L/100 km.
Largo/ancho/alto:	5,03/1,88/1,43 m.	4,98/1,86/1,43 m.	5,15/1,85/1,44 m.
Maletero:	525 litros	500 litros	500 litros
Depósito combustible:	90 litros	85 litros	88 litros
Diámetro de giro:	12,25 metros	11,60 metros	12,10 metros
Llantas-neumáticos (del-tras.):	225/55 R 17	235/60 R 16	225/60 R 16
Suspensión delantera:	Independiente multibrazo	Indep. McPherson	Indep. doble triángulo
Suspensión trasera:	Indep. doble triángulo	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo
Frenos delanteros:	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros:	Discos ventilados	Discos	Discos ventilados
Peso:	1.860 kg.	2.035 kg.	1.995 kg.

Equipamiento de serie

Climatizador:	Si	Si	Si
Airbag cond./pasajero:	Si/Si	Si/Si	Si/Si
Airbags laterales:	Si (delante y detrás)	Si (delante y detrás)	Si (delante y detrás)
Cambio automático:	Si	Si	Si
Frenos ABS:	Si	Si	Si
Control de tracción:	Si (Y de estabilidad)	Si (Y de estabilidad)	Si (Y de estabilidad)
Llantas de aleación:	Si	Si	Si
Pintura metalizada:	170.000 ptas.	169.207 ptas.	193.536 ptas.

Mediciones Car and Driver

Recuperaciones:			
80/120 km/h en 4*:	-	-	-
80/120 km/h en 5*:	6,0 seg.	5,4 seg.	4,8 seg.
Aceleración 0-100 km/h:	7,7 seg.	7,6 seg.	7,0 seg.
Aceleración 0-1000 m.:	27,5 seg.	28,5 seg.	26,9 seg.
Frenada 100 a 0 km/h:	33 metros	33 metros	34 metros
Consumo medio prueba:	10,11 litros	9,57 litros	9,88 litros

Valoración Interactiva

Consigue tus propias notas: 1. Puntuación cada casilla de los coeficientes 'coef' con: 1 -poco importante-, 2 -importante-, 3 -muy importante-. 2. Multiplica los 'coef' por las notas Car and Driver. 3. Suma tus notas para obtener la puntuación total y divídela por la suma de los coeficientes.

	NOTA	x	Coef.	= TUS NOTAS	NOTA	x	Coef.	= TUS NOTAS	NOTA	x	Coef.	= TUS NOTAS
Conducción												
Motor:	8				9				10			
Cambio/transmisión:	7,5				9				8			
Dirección:	8				9				7,5			
Frenada:	8				8,5				8,5			
Agilidad:	8				9				8			
Estabilidad:	7,5				8,5				8			
Prestaciones:	8				8				9			
Suavidad:	7				8				9			
Vida a bordo												
Habitabilidad:	7,5				7				8,5			
Comodidad:	8				7,5				9			
Sonoridad:	7,5				7				9			
Maletero:	7,5				8				8,5			
Visibilidad:	8,5				8				8			
Equipamiento:	9				9				9,5			
Acabados:	9				9				8,5			
Seguridad pasiva:	9				9				9			
Economía												
Coste de mantenimiento:	6				6,5				6			
Aspecto práctico:	7				7				7			
Consumo:	8,5				9,5				9			
Reventa:	7				8				8			
Precio/equipamiento:	6,5				6				5			
Sumas	171				170,5				173			
Nota media	8,1				8,1				8,2			
DESTACABLE	Peso y tracción integral				Sensaciones y acabado				Suavidad y prestaciones			
MEJORABLE	Suspensión y cambio lento				Diseño superado, sonoridad				Dirección y precio			

