

FRENTE A FRENTE

Audi 100 2.6 E V6 / Mercedes 220 E / Volvo 850 GLE

DIFERENTES ESTRATEGIAS

En este caso, cada constructor utiliza diferentes estrategias para atraer al mayor número de clientes posible. Audi, con unos planteamientos ya conocidos, pone en juego una mecánica de primera. Mercedes juega las bazas del prestigio de sus modelos y Volvo ataca con un precio realmente competitivo.

www.mercedescaricos.com

PRUEBA

Motor 16



VIRTUDES

Comportamiento
Silencio de marcha y acabado
Excelente motor

AUDI 100 2.6 E V-6
PRECIO: 3.962.000 PTAS.

Sin ABS de serie
Dirección muy asistida
Selector del cambio impreciso

DEFECTOS**VIRTUDES**

Calidad de acabado
Recuperaciones
Confort de marcha

MERCEDES 220 E
PRECIO: 5.280.000 PTAS

Muchas opciones y caras
Precio
Cambio lento en el automático

DEFECTOS**VIRTUDES**

Precio
Equipamiento de serie
Mecánica brillante

VOLVO 850 GLE
PRECIO: 3.850.000 PTAS

Desarrollos largos
Peso elevado
Dirección muy asistida

DEFECTOS

La guerra está abierta en todos los frentes, los constructores de modelos de segmentos superiores, hoy más que nunca tienen que preocuparse de que sus coches tengan los mayores atracti-

vos posibles. Ya no basta con ofrecer un espacio interior muy grande y lujoso, además tienen que estar provistos de un buen equipamiento y de lo último en tecnología. Sus motores además de ofrecer unas

buenas potencias y prestaciones, tienen que ser fáciles de conducir, lo menos tragones posible y, sobre todo, lo más ecológicos posible. No podemos olvidar que hoy en día lo verde vende mucho.

Pasa a la página 64...





Audi 100 2.6 E V6

MECANICA NOBLE

Además de su generoso confort de marcha, uno de los atractivos de este modelo de Audi es su prodigiosa mecánica. Los técnicos de la marca han conseguido un motor que sorprende por su facilidad de conducción.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★

EL Audi 100 2.6 V-6 difiere muy poco de la versión que equipa el motor de 2,8 litros, tan sólo la reducción de cubitaje, que la han logrado acortando la carrera unos milímetros: de 86,4 ha pasado a 81 milímetros. En lo que se refiere a su rendimiento, han reducido su potencia pasando de 174 a 150 caballos. Una disminución de potencia, que tan sólo se refleja a la hora de acometer rampas con las velocidades más largas, mostrándose más perezoso, porque algo que no ha cambiado son las relaciones finales del cambio.

Lo más destacado de este motor es su facilidad de uso. Se trata de una mecánica, que debido a su bien ideado sistema de inyección variable, hace que tenga siempre un buen rendimiento, sin que influya el régimen de giro a que funcione, logrando en cada momento los consumos más adecuados. El resultado es un motor muy elástico, que res-

ponde sin rechistar a las órdenes del conductor.

El resto de los apartados mecánicos, están de acuerdo con lo que se espera de este modelo. La caja de cambios conserva los desarrollos del motor de 2,8 litros, por lo que en pendientes pronunciadas le cuesta más aguantar las velocidades más largas. Lo más criticable es el selector, que tiene un manejo áspero e impreciso. Por lo que respecta a las suspensiones, están pensadas para que ofrezcan un elevado confort, pero sin descuidar ni un ápice la seguridad. Este Audi es un coche con un comportamiento muy noble y además sin que aparezcan unos balanceos acusados de la carrocería, que incluso en virajes muy cerrados se mantiene muy plana. Los frenos, por su parte, cumplen perfectamente bien su cometido. En este sentido hay que «abuchear» a la marca por no equiparle de serie con ABS, que sí está



MEJOR INFORMACIÓN
El cuadro de instrumentos del Audi es el más completo de los tres. Por lo que respecta a la calidad de acabado del interior está a una gran altura.



OTRO ANAGRAMA
Sobre la base del V-6 2.8, Audi ha desarrollado el 2.6.



MECÁNICA BRILLANTE
El motor de seis cilindros en V del Audi 100, es todo un prodigio de ingeniería, con un rendimiento sensacional a cualquier régimen de giro.



ANTE TODO AMPLITUD
El Audi es el que tiene unas mejores medidas exteriores, esto se ve reflejado en el interior con mejor sitio para sus pasajeros.

disponible opcionalmente a un precio de 190.000 pesetas. Por último, hay que mencionar la dirección, que tiene una excesiva asistencia circulando a elevada velocidad, lo que transmite una cierta inseguridad al conductor.

Por lo que respecta a su calidad

de acabado poco hay que objetar, fiel representante de la marca de los cuatro aros, cuenta con una terminación impecable. En este caso para mantener el escalafón con respecto a su hermano de 2,8 litros no dispone en el interior de inserciones de madera noble.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 81,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 22,9 mkg (225 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION

Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: semi-independiente con puente torsional, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de acero de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.400 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.



Mercedes 220 E

TODO CONFORT

Hoy por hoy, si alguien quiere presumir de verdad de un coche de representación acude a Mercedes. La marca de la estrella, consciente de su prestigio hace que sus coches sean auténticos salones rodantes, muy confortables, eso sí con un precio alto.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★

POSEER un Mercedes significa para su propietario contar con una tarjeta de presentación muy valiosa. La marca de la estrella es consciente de ello y por eso no escatima ningún esfuerzo en la elaboración de sus modelos, prestigio obliga. Ello trae consigo un inconveniente inevitable: hay que pagar por uno de sus modelos un precio muy elevado. Eso sí, el que se lo puede permitir se asegura una calidad de acabado inmejorable, una robustez mecánica a toda prueba y un confort de marcha inigualable. Esto que acabamos de mencionar es lo que ofrece el 220 E. Un modelo que pertenece a la nueva generación de motores multiválvulas de la marca.

El motor que equipa es un cuatro cilindros, con un cubicaje de 2,2 litros. Gracias a la adopción de una culata de dieciséis válvulas ofrece una potencia de 150 caballos, muy superior a la del 200, al que sustituye, que rendía 118 caballos. Ade-

más, este motor está realizado con una tecnología muy moderna, con sistema de inyección variable, que permite que su rendimiento sea siempre el óptimo sin que importe el régimen de giro al que funciona. Un motor con un rendimiento similar al de sus rivales. Sale peor parado en el capítulo de aceleraciones, donde se ve perjudicado por su sistema de caja de cambios, automático de cuatro velocidades. Hay que puntualizar que esta caja de cambios de la unidad de pruebas es opcional, de serie equipa una manual de cinco marchas.

Siguiendo con la caja de cambios, hay que señalar que su funcionamiento automático es lento, tanto, que es preferible en muchas ocasiones utilizarla como si tratase de una manual. En ese caso es muy fácil, ya que los movimientos de la palanca son muy precisos. Otra cosa que ofrece este cambio es la posibilidad de utilizarlo en posición



PRESTIGIO OBLIGA
La calidad de acabado del Mercedes es la mejor de los tres. Pero por ello hay que pagar un precio excesivo.



EL RELEVO
El logotipo 220 sustituye al ya conocido del 200.



MÁS VÁLVULAS
El 220 sustituye al 200, pero gracias a la técnica de las 16 válvulas con más potencia.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.199 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89,9 mm. Carrera: 86,6 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 21,4 mkg (210 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro marchas (opcional) con convertidor hidráulico de par. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente con triángulos transversales oscilantes con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, cinco brazos transversales y oblicuos, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/60 ZR 15. Llantas de acero de 7J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.370 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.



TODO CONFORT
Los asientos del Mercedes son auténticas butacas de salón. Son cómodos pero con poca sujeción lateral. Los pasajeros de atrás se ven perjudicados por el puente de la transmisión.

«económica» o «deportiva». El resto de apartados mecánicos tiene un funcionamiento intachable, sus suspensiones son cómodas y seguras, permitiendo, a pesar del tamaño del coche, una agilidad impensable en carreteras estrechas y viradas. Sus frenos son potentes e inagota-

bles y la dirección precisa y con buen tacto.

Por lo que respecta a la calidad general del coche, sobran comentarios, es realmente elevada. Lo peor es su precio, muy alto, además sin contar con un equipamiento de serie que justifique esto.



Volvo 850 GLE

UN BUEN PRECIO

El Volvo 850 GLE tiene su principal atractivo en su precio, muy competitivo, sin que por ello desmerezca su calidad de acabado, que como buen representante de esta marca sueca es alta.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★★

EL Volvo 850 GLT ya tenía un precio muy interesante, mucho más competitivo que el de cualquiera de sus rivales. La marca sueca, para acercar este modelo a un mayor número de usuarios lanzó el 850 GLE, que se diferencia del GLT en su motor. Sus mecánicas a simple vista son idénticas, los cambios están dentro. El motor de cinco cilindros en línea, ha pasado de tener veinte válvulas a diez. Con ello ha perdido potencia, de 170 caballos se ha quedado reducida a 140. Curiosamente, la cifra de par se ha mantenido en unas cotas muy similares a las del motor más potente, con ello sigue resultando una mecánica muy agradable de utilizar, con un magnífico rendimiento. Lo peor es que los desarrollos finales los han mantenido tal cual, en vez de, por lógica, haberlos acortado un poco para adaptar mejor la caja de cambios a la menor cantidad de potencia disponible.

Con ello se ve perjudicado en zonas de pendientes pronunciadas y en adelantamientos. Tanto es así que la velocidad máxima la alcanza en cuarta, dejando la quinta como una marcha de desahogo. En cuanto a otros órganos mecánicos, no difieren mucho de los del GLT. Es un coche que resulta muy fácil de conducir, con unos tarados de suspensiones suaves, que provocan algunos balanceos de la carrocería en curvas cerradas, pero que mantienen al coche en todo momento en la trayectoria elegida por el conductor. Un aspecto muy favorable en las suspensiones, es el sistema del eje trasero con efecto direccional, que le permite mantener el tipo en situaciones delicadas. Los frenos por su parte están a una magnífica altura, son potentes y aguantan esfuerzos prolongados, destacar en este sentido el esfuerzo de la marca, que sin gravar su precio ofrece de serie sistema antibloqueo. El



DISEÑO SENCILLO
El interior del Volvo es sobrio, esto unido a una instrumentación muy simple, hace que el resultado final desmerezca con respecto a sus rivales.



CAMBIO DE LETRA
Para distinguir al motor de 10 válvulas con el de 20, la marca sueca denomina al superior de ellos GLT.



MOTOR PENALIZADO
El motor de cinco cilindros con un buen potencial se ve penalizado por unos desarrollos del cambio largos y por un peso elevado del coche.

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de cinco cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.435 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 10,1 a 1. Potencia máxima: 140 CV(103 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 21,0 mkg (206 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,6 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente, tipo McPherson con brazos triangulares inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente con brazos transversales y longitudinales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/65 HR 15. Llantas de acero de 6,5J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Capacidad del depósito de combustible: 73 l.



POCA SUJECION
Los asientos del Volvo son cómodos y amplios, con una mejor sujeción lateral ganarían mucho.

apartado mecánico que menos nos gustó fue la dirección, con una excesiva asistencia a elevada velocidad. Lo mejor aquí es su diámetro de giro, realmente reducido para sus dimensiones, lo que facilita las maniobras en ciudad. Para que no se dispare el precio de este mode-

lo, Volvo ha preferido prescindir de detalles no muy relevantes. Se han inclinado por mantener el aire acondicionado de serie y equiparlo con llantas de chapa. Aquí lo más discutible es que no dan la posibilidad de equipar llantas de aleación opcionalmente.

DISTINTA PERSONALIDAD
 Los frontales de estos tres vehículos son muy diferentes entre sí. Destaca la carismática estrella de Mercedes en el morro.



Viene de la página 57

Los tres coches de nuestra comparativa cumplen a la perfección con lo que se espera de un modelo de sus características. A simple vista, ofrecen una imagen atractiva y elegante, en este sentido aún la estrella de Mercedes tiene mucho peso y de los tres, éste destaca sobre los demás, con unas líneas clásicas pero que no pasan nunca de moda. Por tamaño, y hay que señalar que las diferencias son mínimas, el Audi es superior por un escaso margen.

Por lo que respecta a sus mecánicas, en los tres casos son modernas y muy elaboradas. Aquí cada fabricante ha recurrido a una solución diferente para sacar en torno a 150

caballos. Audi recurre a un motor V-6, Mercedes a un cuatro cilindros de 16 válvulas y Audi a un cinco cilindros. Los motores del Audi y del Mercedes rinden una cifra similar de potencia: 150 caballos, mientras que el del Volvo tiene 140. Partiendo de la base de que se trata de tres mecánicas con un magnífico funcionamiento, muy suaves y elásticas, con un amplio margen de revoluciones de aprovechamiento, hay que decir que la del Audi es ligeramente superior, en todos los aspectos. Después habría que situar al Mercedes que equipa un motor de nueva generación, que si bien resulta también muy fácil de conducir y aprovechable, está ligeramente por debajo del de Audi. En el modelo de

la marca de la estrella, la unidad de pruebas equipaba una caja de cambios automática de cuatro velocidades, que la marca ofrece de opción. Este tipo de cambio, que reviste una mayor comodidad de conducción, tiene en contra unas aceleraciones inferiores. A cambio ofrece unas cifras de recuperaciones mejores que las de sus rivales. El motor del Volvo se ve penalizado por los desarrollos finales del cambio, más largos que los de sus rivales y además de ser el menos potente es el que tiene que impulsar más peso.

En el resto de órganos mecánicos, la mayor diferencia entre los tres, es que el Mercedes es un coche de tracción trasera, lo que condiciona el tipo de conducción, sobre

CONSUMOS



Datos en l/100 km.	AUDI	MERCEDES	VOLVO
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	14,0	15,0	12,4
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo.	7,7	7,2	6,6
En conducción rápida	12,8	14,6	15,4
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,8	9,1	9,5
A 140 km/h de cruceo	10,4	11,9	11,9
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	11,6	12,0	10,4
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	689	583	653

SONORIDAD



	AUDI	MERCEDES	VOLVO
Al ralentí:	44,4	47,2	43,2
A 60 km/h:	61,2	62,9	61,7
A 90 km/h:	63,4	65,7	64,5
A 120 km/h:	67,1	70,0	68,2
A 140 km/h:	70,6	71,6	71,8
A tope	76,4	80,3	78,1

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

PRESTACIONES



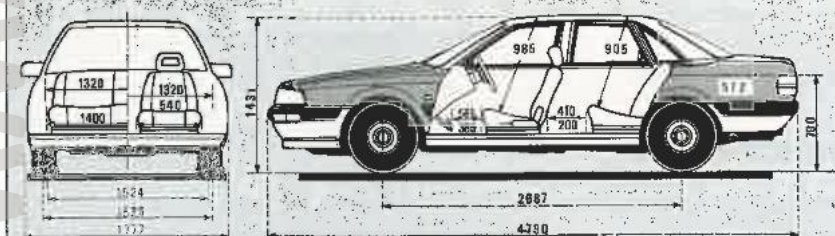
	AUDI	MERCEDES	VOLVO
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	205	214	205
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	16,9	17,9	17,1
1.000 m. salida parada (seg.)	30,9	32,2	31,2
0-100 km/h (seg.)	9,5	10,6	9,9
Metros recorridos	156	165	167
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,7	15,4	19,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,6	-	21,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	32,3	29,7	36,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,9	-	40,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,1	7,2	12,7
Metros recorridos	225	204	357
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,1	-	16,7
Metros recorridos	336	-	467

FRENOS

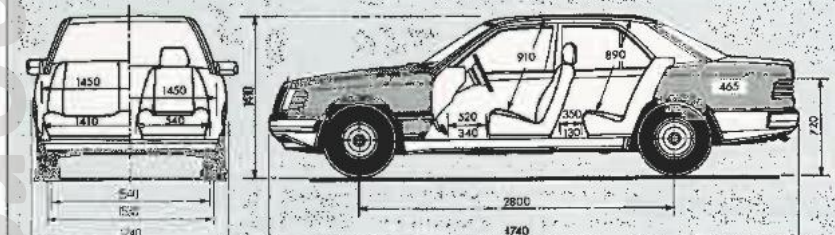


	AUDI	MERCEDES	VOLVO
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h:	16,5	15,0	18,1
A 100 km/h:	44,2	42,2	47,5
A 120 km/h	65,7	63,7	67,7

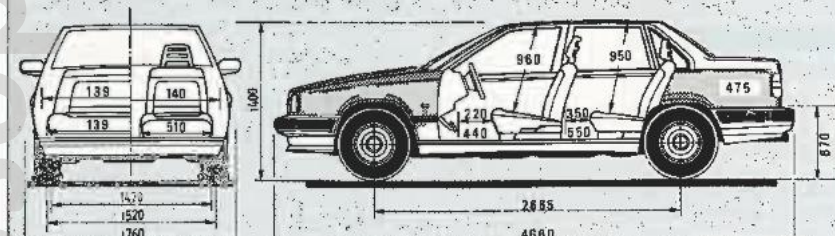
AUDI 100 2.6 E V-6



MERCEDES 220 E



VOLVO 850 GLE



EQUIPAMIENTO



	AUDI	MERCEDES	VOLVO
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	OP	NO	OP
Volante regulable	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OP	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	OP	OP
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	NO	OP
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/SI	SI/SI	SI/OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO
Faros regulables desde el interior	OP	SI	SI

DATOS DEL COMPRADOR

AUDI: SEAT, S.A. Pau Claris 162. 08 032 Barcelona. Teléfono: (93) 215 81 53. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de post-venta:** 1.052 puntos de asistencia en toda España. **MERCEDES:** Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España. **VOLVO:** Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana 130. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 22 07. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 124 puntos de asistencia.

todo en suelos deslizantes. El Mercedes de nuestra prueba estaba equipado con el ASD (diferencial autoblocante automático), que se puede adquirir opcionalmente, resultando muy recomendable, ya que con este elemento los límites de adherencia aumentan notablemente.

A la hora de hablar de confort, el Mercedes está un escalón por encima de sus rivales. Tiene las suspensiones mejor adaptadas. Han recurrido a unos tarados suaves, pero que a la vez no provocan muchos balanceos de la carrocería en zonas viradas. El Volvo también tiene unas suspensiones blandas, pero en las curvas la carrocería se inclina mucho más. En este modelo el sistema de suspensión trasera con efecto autodireccional permite que los niveles de seguridad sean tan elevados como los de sus dos rivales y, una vez acostumbrados a los balanceos del coche, se puede comprobar que la velocidad de paso por curva es muy alta. En el Audi se han inclinado por unas suspensiones más duras, lo que condiciona un poco el confort, a cambio, incluso en apoyos fuertes, la carrocería permanece prácticamente plana.

EL VOLVO MAS BARATO

Para terminar de hablar de sus mecánicas, hay que reprochar a Audi el que no equipe de serie a este modelo con sistema antibloqueo de frenos.

En el aspecto económico hay un claro vencedor en el Volvo 850 GLE. Con un equipamiento de serie muy similar al de sus dos rivales, cuesta cien mil pesetas menos que el Audi, pero no olvidemos que el modelo sueco cuenta de serie con ABS. En este sentido, el Mercedes 220 E, que sí equipa de serie este elemento, tiene un precio a todas luces elevado, cuesta casi millón y medio de pesetas más que el Volvo. En su favor hay que decir que el modelo de Mercedes, es de los tres el que tiene una mejor calidad de acabado, además el prestigio que da la estre-

MECANICA

1º AUDI En términos generales la mecánica del Audi es ligeramente superior a la de sus dos rivales en la presente comparativa.

1º MERCEDES Este motor de Mercedes, perteneciente a una nueva generación, cuenta con una tecnología muy moderna.

2º VOLVO El motor está a una buena altura, pero se ve claramente penalizado por un peso muy elevado del coche.

COMPORTAMIENTO

1º AUDI Las suspensiones tienen unos tarados tirando a duros lo que hace que el coche no balancee en absoluto en apoyos fuertes.

1º MERCEDES En esta marca han recurrido a unos tarados blandos, pero sin que provoquen muchas inclinaciones en la carrocería.

1º VOLVO Lo mejor de las suspensiones del Volvo es su eje trasero de efecto autodireccional, ello le permite pasar muy deprisa por las curvas.

RENDIMIENTO

1º AUDI El motor del Audi es todo un prodigio de respuesta, con un magnífico rendimiento en cualquier zona del cuentarrevoluciones.

1º MERCEDES Con la adopción de la culata de cuatro válvulas por cilindro este motor ofrece una buena cifra de potencia.

2º VOLVO En el rendimiento del motor juega un papel importante el desarrollo final del cambio, en este caso son muy largos por lo que le penalizan.

CONFORT

1º MERCEDES En este modelo todo está pensado para que ofrezca el mayor confort de marcha posible a sus ocupantes.

2º AUDI Es un coche silencioso que se desplaza por la carretera como si se fuese en avión.

2º VOLVO Sus niveles de confort no desmerecen de los de sus rivales y están a una magnífica altura.

CARROCERÍA

1º AUDI Es de los tres el más grande, esto se ve también reflejado en el interior con el mejor sitio para sus ocupantes.

2º VOLVO Sus medidas difieren poco de las del modelo de los cuatro aros. En su interior los pasajeros disponen de un sitio muy generoso.

3º MERCEDES Es de los tres el que ofrece un menor sitio a los ocupantes de las plazas traseras, debido al hueco que ocupa el puente de la transmisión.

ECONOMIA

1º VOLVO En este apartado es superior a sus rivales, tiene un precio muy competitivo con un equipamiento de serie completo.

2º AUDI Si este modelo ofreciese de serie sistema antibloqueo de frenos, su precio final se vería muy beneficiado.

3º MERCEDES Parece quedar claro que por presumir de una estrella en el morro hay que hacer un desembolso muy elevado.

OPCIONES

AUDI

Pintura metalizada: 96.160 ptas. Pintura blanca efecto nácar: 289.500 ptas. Llantas de aleación: 158.231 ptas. Faros antiniebla: 53.600 ptas. Faros regulables desde el interior: 23.220 ptas. Ordenador de viaje: 52.490 ptas. Tapicería de cuero: 427.850 ptas. ABS: 190.000 ptas.

MERCEDES

Pintura metalizada: 151.808 ptas. Tapicería de cuero: 342.784 ptas. Diferencial autoblocante ASD: 188.032 ptas. Asientos con ajuste eléctrico cada uno: 119.040 ptas. Calefacción independiente: 255.872 ptas. Volante y palanca de cambio revestidos en cuero: 41.984 ptas. Airbag para acompañante: 183.680 ptas. Frigorífico en el maletero: 380.800 ptas. Techo solar eléctrico: 211.456 ptas. Cambio automático de 4 velocidades: 293.376 ptas. Volante con ajuste eléctrico: 64.640 ptas. Suspensión trasera autonivelante: 131.968 ptas. Periscope eléctrica para luneta trasera: 66.815 ptas. Enganche para remolque: 155.392 ptas. Alarma antirrobo: 103.168 ptas. Climatizador interior automático: 115.584 ptas. Llantas de aleación de ocho radios: 197.568 ptas. Inserciones de madera: 50.432 ptas. Calefacción para asientos delanteros: 81.152 ptas. Cerradura con mando a distancia: 93.184 ptas. Paquete Sportline (incluye asientos delanteros y traseros deportivos con tapizado de tela a cuadros, volante y pomo del cambio forrados en cuero y suspensiones deportivas con llantas de aleación de ocho radios): 535.168 ptas.

VOLVO

Airbag conductor: 150.000 ptas. Asientos delantero eléctricos: 145.000 ptas. Kit opcional (elevallas traseros, ordenador de a bordo y volante de cuero): 93.000 ptas. Pintura metalizada: 88.000 ptas. Silla de niños: 26.000 ptas. Tapicería de cuero: 176.000 ptas. Techo solar eléctrico: 145.000 ptas. Sistema antipatinamiento: 41.000 ptas.

LÍNEA CLÁSICA
Estos tres modelos responden a la perfección a la filosofía de berlina de tres volúmenes. El más grande de los tres es el Audi.

lla de tres puntas en el morro, también hay que pagarlo. Hablando de calidad después habría que situar al Audi y en último lugar al Volvo, que si bien está también muy bien realizado, su diseño interior más sobrio y su instrumentación más simple le hacen desmerecer con respecto a sus dos oponentes.

Para acabar, decir que para el que busque un coche grande a buen precio su coche sin dudarlo es el Volvo, por contra el que busca prestigio en el más amplio sentido de la palabra tendrá que inclinarse inevitablemente por el Mercedes. ○

Manuel Madrid
Fotos: **Alex Blanco**

