

FRENTE A FRENTE

BMW 320 i / Mercedes C 220

Rivales de toda la vida, BMW y Mercedes compiten, en esta ocasión, con estos dos modelos de 150 caballos de potencia, carrocería de gama pequeña y un precio muy alto.

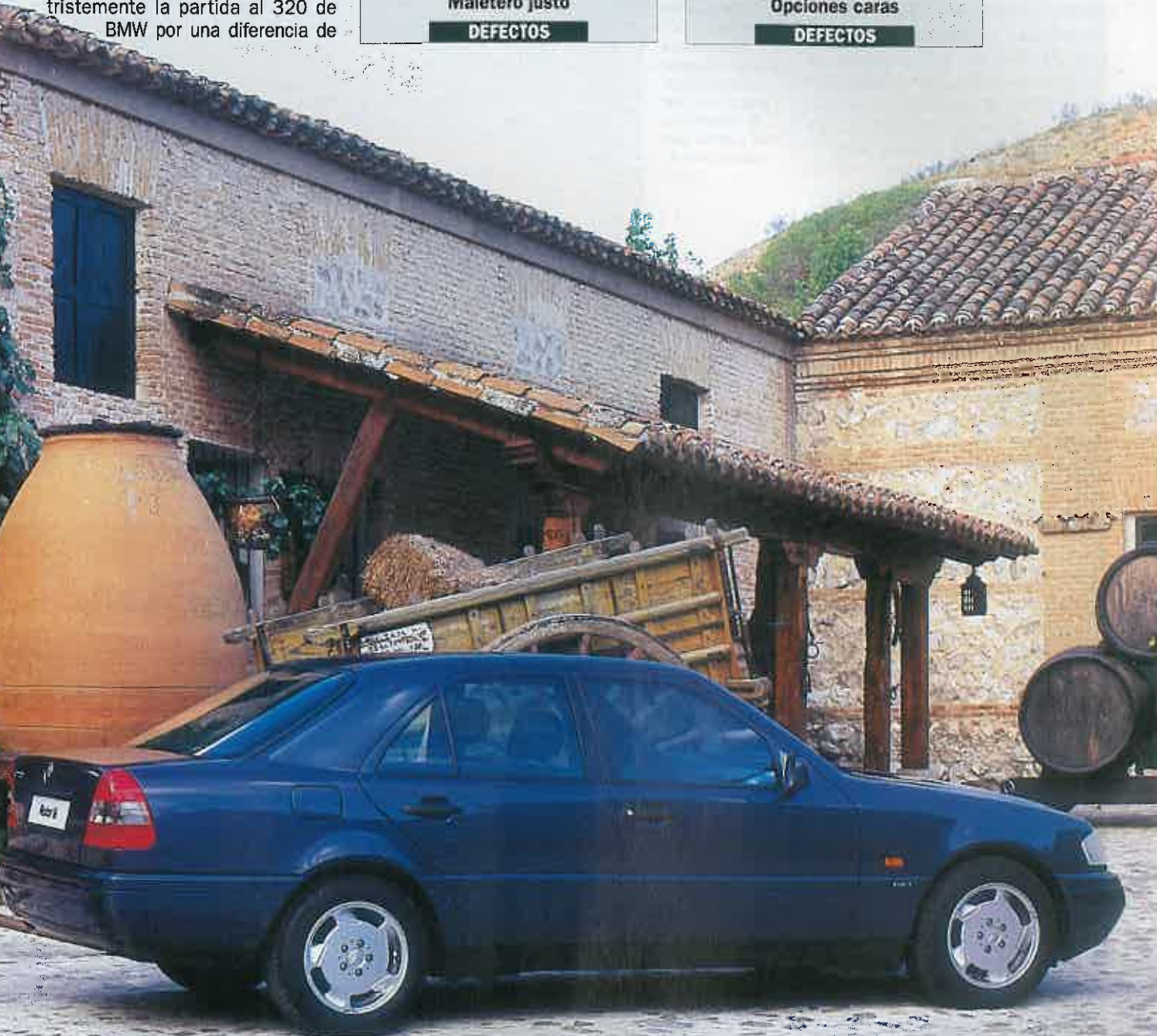


EL PRECIO

DE siempre, las marcas alemanas BMW y Mercedes las hemos asociado a seguridad, calidad y alto precio. Los modelos que a continuación enfrentamos son fiel reflejo de estos tópicos, sobre todo en lo que a precio se refieren. En esto, el modelo más reciente, el C 220 de Mercedes, le gana tristemente la partida al 320 de BMW por una diferencia de

VIRTUDES
Manejo del cambio Motor brillante Confort de marcha
BMW 320i
PRECIO: 3.671.000 PTAS.
Equipamiento escaso Túnel de transmisión voluminoso Maletero justo
DEFECTOS

VIRTUDES
Comportamiento Confort de marcha Motor elástico
MERCEDES C 220
PRECIO: 5.220.000 PTAS.
Precio Equipamiento escaso Opciones caras
DEFECTOS



DE LA FAMA



nada menos que millón y medio de pesetas de más. Con todo, no quiere decir que el BMW (3.671.000 pesetas) sea un coche que esté en precio, puesto que su equipamiento de serie es de lo más parco en función de lo que cuesta. Equipa de serie: ABS, elevalunas delanteros eléctricos, un indicador de lo que el coche consume en cada momento, retrovisores de regulación eléctrica (por cierto el del acompañante es de escasa visión), cierre centralizado, sensor de accidentes (desconecta la batería, desbloquea las puertas y activa los cuatro intermitentes en caso de accidente) y poco más entre los elementos que se salen de lo habitual.

CUESTIÓN DE DINERO

Para el Mercedes la cosa es mucho más evidente, ya que su costo pasa de los cinco millones y sólo aporta más que el BMW: aire acondicionado, *airbag* para conductor, faros para niebla y reglaje de faros desde el interior. Si sumamos estos elementos al BMW, la diferencia de precio es de aproximadamente un millón de pesetas, siempre a favor del BMW. A favor de ambos tenemos un listado de opciones muy prolijo y original, por supuesto acorde con el precio de los coches y del que reproducimos, en cuadro a parte, los elementos más prácticos.

La política de Mercedes en cuanto a precio es de difícil entendimiento. Resulta que, el 220 E, un coche de categoría superior (26 centímetros más largo) es tan sólo 60.000 pesetas más caro que el C 220 y, además, incorpora prácticamente el mismo equipo de serie. Pero, un diseño nuevo conlleva un fuerte desembolso y eso siempre se paga, aunque, en el caso del Mercedes 220 C, con creces.

El nuevo 220 C aporta un chasis de gran resistencia que tiene la peculiaridad de transmitir la energía recibida en un impacto al lado contrario del choque. Todo el chasis está construido con chapas muy rígidas a la flexión y reforzado por medio de travesaños robustos en sus laterales. Toda una jaula de protección contra impactos que tiene su lado negativo en un incremento considerable de peso, 1.410 kilos. Otra de las ventajas que ofrece la

EL ESTIGMA DE LA MARCA
Lo primero que llama la atención del nuevo Mercedes C 220 es su precio desorbitado. El equipo de serie tampoco es abundante en función del precio. Su valor se justifica, pues, sólo por la estrella de tres puntas que sobresale del capó.

DE PROFESIÓN VIAJANTES
Los dos alemanes tienen excelentes cualidades de viajeros impenitentes: buenos y cómodos asientos, suspensión equilibrada y consumo aquilatado de combustible.







CONSUMOS



Datos en l/100 km.

	BMW	MERCEDES
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	12,2	13,1
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,8	8,6
En conducción rápida	11,3	14,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,6	9,3
A 140 km/h de cruceo	9,6	11,0
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,5	11,4
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	570	495

SONORIDAD



BMW MERCEDES

Aj ralenti:	46,7	46,6
A 60 km/h:	60,5	61,8
A 90 km/h:	66,4	64,7
A 120 km/h:	70,4	67,4
A 140 km/h:	73,2	69,7
A tope	81,2	78,1

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

DATOS DEL COMPRADOR

BMW. Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 02 22. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España. **MERCEDES.** Importador: 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.

PRESTACIONES



BMW MERCEDES

VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	212	205
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	16,8	17,6
1.000 m. salida parada (seg.)	30,6	31,7
0-100 km/h (seg.)	9,7	10,2
Metros recorridos	164	159
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,5	15,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,1	-
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	33,6	29,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,1	-
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,8	7,5
Metros recorridos	231	212
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	13,8	-
Metros recorridos	384	-

FRENOS



BMW MERCEDES

DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	15,7	15,1
A 100 km/h:	40,9	43,9
A 120 km/h	59,2	66,0

EQUIPAMIENTO



BMW MERCEDES

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

OPCIONES

BMW. Diferencial autoblocante: 101.124 ptas. Suspensión deportiva: 42.998 ptas. Airbag conductor + volante de cuero: 137.222 ptas. Volante regulable en altura: 20.968 ptas. Neumáticos de perfil bajo + llantas de aleación: 159.488 ptas. Pintura metalizada: 96.527 ptas. Alarma antirrobo: 84.934 ptas. Techo solar eléctrico 198.359 ptas. Cuatro elevalunas eléctricos: 88.079 ptas. Regulación eléctrica asientos delanteros: 196.677 ptas. Asientos traseros abatibles: 55.341 ptas. Tapicería de cuero: 279.860 ptas. Aire acondicionado: 268.077 ptas. Control automático de velocidad: 69.673 ptas. Techo solar eléctrico: 222.080 ptas. Volante regulable en altura eléctrico: 28.800 ptas. Alarma antirrobo: 108.288 ptas. Aire acondicionado automático: 121.344 ptas. Cuatro elevalunas eléctricos: 81.664 ptas. Tren de rodaje deportivo + llantas de aleación: 335.872 ptas. Mando a distancia de apertura de puertas: 97.792 ptas. Cambio automático de cuatro marchas: 293.370 ptas. Asiento conductor de regulación eléctrica: 119.040 ptas. Pintura metalizada: 151.808 ptas. Asientos de cuero: 342.784 ptas. Diferencial autoblocante electrónico: 188.032 ptas.



EQUIPO EN CRISIS
El BMW 320i incorpora de serie lo mínimo indispensable, se hace obligado el recurrir a las opciones.



BOLSA SALVAVIDAS
Mercedes incluye de serie en todos sus modelos airbag o bolsa hinchable.



FICHA TECNICA



	BMW 320i	MERCEDES C 220
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Número de cilindros	6 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.199
Árbol de levas	Dos en cabeza	Dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyec. electr. multipunto	Inyec. electr. multipunto
Compresión	11,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	150 CV (110 kW) / 5.900	150 CV (110 kW) / 5.500
Par máximo / r.p.m.	19,4 mkg (190 Nm) / 4.200	21,4 mkg (210 Nm) / 4.000
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Automática de 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,8/13,2/20,0	9,5/16,7/27,0
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,2/33,2	40,2/
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Recircul. de bolas asistida
Vueltas de volante	3,4	3,5
Diámetro de giro (m)	10,4	10,7
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Acero 6,5JX15	Acero 6,5 J X 15
Neumáticos	205/60 R 15 91 V	195/65 R 15 91 V
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.315	1.410
Capacidad depósito combus.	65 l.	62 l.

nueva carrocería del Mercedes es un espacio habitable amplio, tanto en su parte delantera como trasera. En esto es superior al BMW, que con 54 milímetros menos de largo y 22 de ancho, tiene menos espacio disponible para viajar con holgura. En las plazas traseras de ambos vehículos se acoplan con comodidad dos personas, la tercera tendrá que sortear con las piernas el abultado árbol de la transmisión que sobresale del piso. Además, en el BMW la altura hasta el techo es más bien justa. También la capacidad del maletero es mayor en el Mercedes y la rueda de repuesto es de tamaño normal en ambos coches.

La parte delantera dispone de regulación en altura para el asiento del conductor en los dos, mientras que si deseamos graduar la columna de la dirección tendremos que recurrir a la lista de opciones. Los asientos de ambos son de mullido duro y estudiados para que el cuerpo no se cansen en demasía en viajes largos. Enfocados más hacia la comodidad, estos asientos no presentan fuertes refuerzos laterales que eviten el desplazamiento del cuerpo, aunque los del BMW son algo más envolventes. Por lo demás, la postura al volante no tiene nada que objetar en ninguno de los dos, todo ajustado bien, las puertas cierran con suavidad, pero, insólito en coches de esta categoría, están rematados con gran copiosidad de plásticos. En esto el Mercedes es el que incorpora peor calidad de este material. También en ambos se dispone de un amplio y útil cajón para depositar objetos en la consola central y por último una pequeña mención para los fumadores que opten por el BMW, el cenicero delantero, retrasado respecto al brazo, se muestra incómodo en su uso.

MOTORES MULTIVÁLVULAS

El Mercedes ofrece cuatro niveles de terminación denominadas: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Cuatro distintas formas de vestir el coche según el carácter y exigencia de cada cual. La terminación Classic y Esprit no necesitan un desembolso adicional. La Elegance y Sport tienen un sobrepeso de 233.856 y 473.088 pesetas respectivamente. La terminación Sport, aparte de un

EL MOTOR DEL BMW
Desarrolla la misma potencia que el del Mercedes pero con seis cilindros.



LOS OCUPANTES
En la parte trasera del BMW disponen de una altura más bien justa hasta el techo.



MÁS VÁLVULAS
El motor del Mercedes incluye ahora culata de cuatro válvulas por cilindro.



CUATRO ESTILOS
La terminación del Mercedes C 220 se puede elegir en cuatro distintos acabados.



mayor equipamiento, ofrece llantas de diseño y neumáticos de mayor sección; además, el tren de rodaje se ha rebajado 20 milímetros. Un discreto anagrama en los laterales de la carrocería se encarga de informarnos sobre el tipo de terminación que incorpora el coche.

El motor de cuatro cilindros y 2,2 litros de cilindrada del Mercedes alcanza ahora, gracias a la incorporación de una culata de cuatro válvulas por cilindro, los 150 caballos de potencia. Este motor cuenta también con un mecanismo de distribución variable para mayor aprovechamiento de su potencia. Sobre asfalto, el motor del Mercedes funciona con agrado. Es suave y responde con firmeza apenas pisamos a fondo el acelerador. De todos modos aclararemos que el vehículo utilizado montaba caja de cambios automática de cuatro marchas, que tiene un sobrepeso de 293.370 pesetas. Esta caja de cambios se puede utilizar en dos modalidades: sport y económica. En la posición sport el mecanismo de la caja de cambios se ocupa de cambiar a régimen de potencia máxima, mientras que en posición económica cambia a régimen de par máximo, es decir, a menos vueltas. Esto ocurre siempre y cuando no pisemos a fondo el acelerador, en este caso el motor se estira hasta la zona roja del tacómetro.

EL MOTOR BMW

El motor del BMW desarrolla la misma potencia, 150 caballos, también dispone de un mecanismo de distribución variable conseguido por medio de la electrónica, denominado VANOS, que consigue hacer funcionar el motor con energía desde regímenes muy bajos. En rendimiento del motor, el BMW gana al Mercedes. De todos modos, las pruebas de aceleraciones hechas con una caja de cambios manual son generalmente mejores que las de una automática. Las cifras de recuperaciones no son comparables, porque al acelerar a fondo desde 40 kilómetros por hora en cuarta velocidad, la caja de cambios automática pasa a una relación inferior y tarda menos en recuperarse.

Mención a parte merece la palanca del cambio manual del BMW, que

MECANICA

2º MERCEDES

Este motor de culata de cuatro válvulas por cilindro y elevado par máximo se manifiesta elástico y eficaz.

1º BMW

También el BMW se mueve por medio de todo un señor motor. El manejo del cambio es de suma precisión.

COMPORTAMIENTO

1º MERCEDES

La suspensión independiente multibrazo trasera resulta eficaz y segura para controlar las ruedas motrices.

2º BMW

Equipado con neumáticos más anchos que los de su rival, también es seguro de comportamiento.

RENDIMIENTO

1º BMW

El motor de seis cilindros acelera mejor y alcanza una velocidad máxima mayor que su rival.

2º MERCEDES

Las cifras de recuperaciones no son comparables puesto que el Mercedes de la prueba estaba dotado de caja de cambios automática.

CONFORT

1º MERCEDES

La comodidad del Mercedes está fuera de toda duda. Silencioso y con aire acondicionado de serie, se viaja en él inmejorablemente.

2º BMW

También resulta cómodo a la hora de viajar, pero su motor resulta más sonoro.

CARROCERIA

1º MERCEDES

Ofrece un espacio habitable de mayores dimensiones que su oponente y más capacidad del maletero.

2º BMW

El túnel de la transmisión resulta muy voluminoso y resta amplitud al interior del habitáculo.

ECONOMIA

1º BMW

La diferencia de precio de millón y medio a su favor, es el mejor argumento de compra aunque no incorpore aire acondicionado de serie.

2º MERCEDES

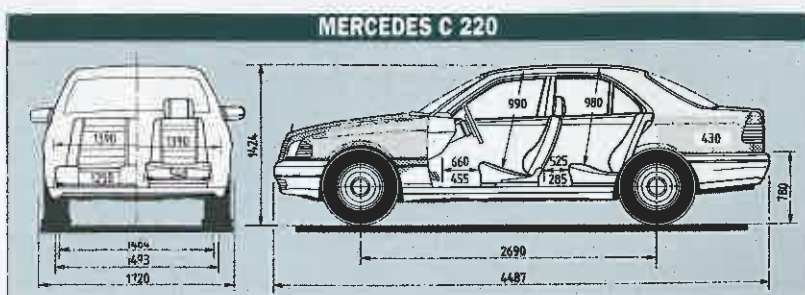
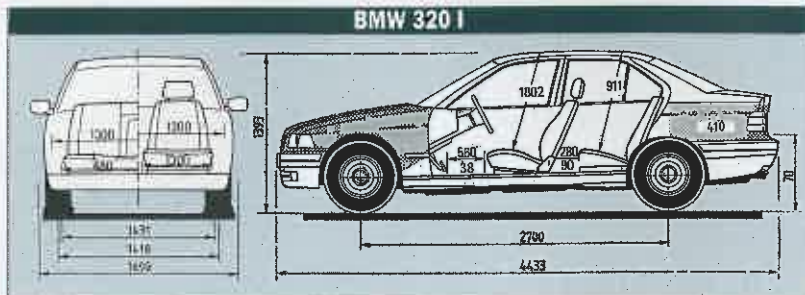
El precio nos parece desorbitado tanto por el coche en sí, como por el escaso equipamiento que ofrece.

sólo merece elogios. El Mercedes, a su vez, se muestra muy silencioso en su marcha.

En cuanto a comportamiento, el Mercedes afronta las curvas con más aplomo que el BMW. No obstante, también en este apartado conviene aclarar que el Mercedes de nuestra prueba equipaba terminación Sport, con tren de rodaje re-

bajado y neumáticos más anchos que los de serie, a parte de la opción del ASD o diferencial autobloqueante electrónico, que siempre mejoran su estabilidad. El BMW no tiene problemas en rodar rápido en zonas viradas, pero si el día amanece lluvioso, hay que aprender a dosificar el acelerador para mantener en su línea el tren trasero. El Mer-

cedes, sin embargo, gracias al ASD, tiene un comportamiento más parecido al de un tracción delantera, es decir, es el eje delantero el que primero se sale de la trayectoria deseada, pero su límite de adherencia también es mayor. Desde luego el ASD es de las opciones de compra aconsejables para viajar más seguros. Los adictos de Mercedes podrán argumentar que es un coche más seguro que los demás y un Mercedes tiene un tacto especial, inimitable, cuando se conduce, pero lo cierto es que hoy en día, afortunadamente, disponemos de buena variedad de vehículos de características técnicas similares, también muy cómodos y mucho más baratos, de lo único que carecen es de la estrella de tres puntas sobresaliendo del capó delantero, pero ya se sabe, la fama se paga.



Ambos vehículos son perfectos para devorar kilómetros sin fatigarse demasiado y dentro de unos niveles de consumo razonables para sus categorías. El Mercedes bebe algo más de combustible, en parte por la caja de cambios automática. El sistema de frenos, con antibloqueo de serie en los dos, es intachable. Los dos propulsores son suaves y reponen con firmeza al requerirlo, algo mejor, en rendimiento, se muestra el del BMW. El Mercedes concede más espacio para pasajeros y maletas. Así que con estas leves diferencias, el precio es contundente a la hora de decantarse por uno u otro y en este caso está muy claro.

Simonetta Garh
Fotos: José Robledo