





**PRECIO: 13.000.000 PTAS.**

**COMERCIALIZACION EN  
ESPAÑA: SEPTIEMBRE**

**NUMERO DE UNIDADES: 30**



BMW 850i FRENTE A  
MERCEDES 500 SL Y PORSCHE 928 S4 GT

## TRES ATLETAS CON CLASE

Con la llegada del BMW 850i, el duelo frente a los otros dos monstruos alemanes era inevitable. Los tres contendientes se enfrentan sobre las rápidas autopistas alemanas para descubrir sus virtudes y sus puntos débiles.

**E**l BMW 850i llega como un aspirante consagrado, puesto que simplemente por el hecho de ser un producto de la firma bávara, se tienen todas las garantías de su alto nivel. Antes de pasar a analizar a fondo los diferentes aspectos del nuevo modelo y su inevitable comparación con sus rivales, hay que tener claro que el 850i no sucede

al 635 CSI, puesto que los técnicos de la marca han querido dar otro aire al coche. El concepto del nuevo modelo se aleja del clásico 2+2, para entrar en la categoría de los coupé. Respecto al 635 CSI, el nuevo BMW tiene una distancia entre ejes cuatro centímetros más larga con una longitud total semejante. La anchura es mayor en el nuevo modelo, lo cual contribuye



**NO FALTA NADA.**  
Los ingenieros alemanes han cuidado mucho el estudio ergonómico de los interiores del BMW. Todo queda perfectamente al alcance de la mano y la electrónica está al servicio del confort.



**FICHA TECNICA**

	<b>BMW 850i</b>	<b>MERCEDES 500</b>	<b>PORSCHE 928</b>
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal
Nº de cilindros	12 en V	8 en V	8 en V
Cilindrada (c.c.)	4 988 c.c.	4 973 c.c.	4 957 c.c.
Árbol de levas	En cabeza	En cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	300CV(220kw) / 5.200	326CV(240kw) / 5.500	330CV(243kw) / 6.200
Par máximo / 1 p.m.	45,9mkg(450nm) / 4.100	46,9mkg(460nm) / 4.000	24,8mkg(243nm) / 4.100
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades	Auto 4 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	Asistida, variable	Asistida	Asistida
Diámetro de giro (m)	11,5	11,8	11,5
<b>FRENOS</b>			
Sistema(Del/Tras)	Discos / discos	Discos / discos	Discos / discos
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Indep. doble brazo	Independiente	Indep. estabilizadora
Trasera	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo	Indep. estabilizadora
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg)	1.790	1.908	1.609
Largo/ancho/alto (mm)	4.780/1.855/1.340	4.470/1.810/1.285	4.520/1.835/1.280
Capacidad del depósito (l)	90	80	86
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,8	6,2	5,8
Velocidad Máxima (km/h)	250	250	275
Consumo Urbano (l/100 km)	19,8	17,6	16,6
A 90 km/h (l/100 km)	8,8	11,1	10,0
A 120 km/h (l/100 km)	10,3	12,0	12,0

definitivamente al buen nivel del confort.

Para centrar las cosas respecto a sus rivales, podemos decir que el BMW se encuentra en un término medio matemáticamente calculado. Hacia las tendencias más lujosas cae el Mercedes, que con sus inegables virtudes ruterías, destaca sobre todo por el excelente confort de marcha, el refinado acabado y el equipamiento de primera. En el lado opuesto y con una tendencia claramente deportiva, está el Porsche, que además de ser el más potente de los tres, es el más rápido y el que mejor acelera.

Esta posición intermedia le sitúa en una posición aventajada en cuanto a confort respecto al Porsche y en deportividad respecto al Mercedes.

Para conseguir este equilibrio, los ingredientes empleados son los siguientes: Un excelente motor de doce cilindros, unas suspensiones muy bien elaboradas y un despliegue electrónico de primera fila.

La unidad probada en esta primera toma de contacto estaba dotada de una suspensión deportiva denominada M-Technic, con unos tarados algo más duros que los convencionales. Opcionalmente se puede incorporar una suspensión de regulación automática denominada EDC, que varía el tarado de los amortiguadores en función de la velocidad y de la carretera.

Otro de los elementos de seguridad y confort que hay que destacar en el 850i es el sistema antipatinamiento ASC, que evita que las ruedas motrices patinen en las curvas o al circular sobre superficies deslizantes. Este sistema es de serie en los



**MERCEDES ES MERCEDES.**  
El encanto del SL se aprecia con sólo sentarse al volante. Es el único que tiene la capacidad de convertirse en un atractivo descapotable.



coches con caja de cambio manual y opcional en los que disponen de transmisión automática. El ASC funciona a las mil maravillas, y tiene la ventaja adicional de poderse desconectar con sólo apretar un botón, con lo cual los conductores más avezados podrán disfrutar de la enorme

potencia y el generoso par de este doce cilindros.

El Porsche es un claro exponente de una máquina pensada para los amantes de la velocidad pura. Mientras que el Mercedes y el BMW tienen su velocidad limitada electrónicamente a 250 kilómetros por

hora, el Porsche da rienda suelta a toda su caballería para superar a sus rivales en 25 kilómetros. En cuanto al comportamiento, el Mercedes paga su exceso de peso y sus concesiones al confort. De los tres es el que peor digiere una conducción deportiva, pero el placer que produce su suavi-

**TODO ELECTRONICA**

**E**N el nuevo 850i, la electrónica aparece por doquier. Además de los ya habituales sistemas de gestión del motor, hay un completísimo sistema de diagnóstico, que detecta cualquier anomalía tanto en el motor como en el resto de los elementos de la mecánica. Para llegar a este grado de sofisticación, se ha empleado por primera vez en un automóvil de serie el sistema Multiplex, que permite transmitir diversas funciones por un mismo cable. De esta forma se reduce considerablemente el número de cables y conexiones necesarios en un coche. El ahorro en peso y dinero es evidente y su uso se impondrá.



**SEIS MARCHAS BMW.**  
El BMW se destaca de sus rivales por su caja de cambios de seis velocidades.

www.mercededesclasicos.com



**EL MAS DEPORTIVO.**  
En el Porsche todo está pensado para la velocidad. También es el que exige un mayor nivel de conducción.



**LLEGAR CON FUERZA.**

Los rivales del 850i se van a encontrar con un competidor difícil de batir en cualquier terreno.



dad de conducción es difícilmente igualable.

En medio de todas estas divagaciones se encuentra siempre el BMW 850i que destaca por su facilidad de conducción. La caja de cambios de seis marchas tiene un escalonamiento casi perfecto, con las tres primeras velocidades bastante juntas, y las tres más altas algo más distantes. Los frenos son irreprochables. Los nuevos neumáticos de 235/50, montados sobre llantas de 7,5x16 culminan la buena labor de las suspensiones, entre las que hay que destacar la eficacia del nuevo eje trasero multibrazo.

Entre estos tres coche, la palabra que mejor define al BMW es: equilibrio. ○

**Victor Piccione**

Fotos: J.A. Díaz y C. Piepenburg

**LA ESTIRPE**

**C**OMO ya hemos dicho, el nuevo coupé no deriva de 635, del mismo modo que éste no derivó del 3.0 CSI, pero lo cierto es que todos ellos pertenecen a una estirpe de deportivos de altas prestaciones y gran lujo. La saga se inició (de derecha a izquierda en la foto) con el 327 en 1937. Su vida duró hasta 1941. Su heredero fue el 503 que nació en 1956 y murió tres años más tarde. Los famosos CS iniciaron su andadura en 1962 con el 3200 CS. En 1965 apareció el 2000 CS y en 1968 vio la luz el espectacular 3.0 CS. Por fin en 1976 apareció el 635 CSI que actualmente deja paso al 850i.

