

BANCO DE PRUEBAS

Símbolo de tradición

Mercedes 500 SL

Hubo una época, hace pocos años, en la que los modelos descapotables parecían llamados a desaparecer; de hecho, cada vez menos marcas los ofrecían. Una de ellas ha sido siempre Mercedes, que desde hace mucho tiempo mantiene este tipo de vehículos en sus catálogos. El 500 SL es su mejor representante en la actualidad, habiendo heredado toda la tradición y conjugándola con las técnicas más actuales.

Foto: J. Neri/SBO

www.mercedes.com



www.mer



*Lujo y clasicismo.
Diseño y calidad, tradición en Mercedes.*



cosor



Auténtica polivalencia.

Deportivo para invierno. Con capota blanda para todo tiempo. Cabrio en verano.

EN un momento en el que el resurgir de los modelos «descubribles» es un hecho evidente, pues muchos modelos de gran serie cuentan con una versión de estas características, es reconfortante ver cómo la marca que más ha perseverado en ellos sigue teniendo una cierta primacía en este apartado.

La serie «SL» de Mercedes, que actualmente se desdobra en las tres versiones 300, 420 y 500 en función de sus mecánicas, es sin duda la de mayor prestigio entre las muchas que hay de vehículos descapotables. No es sólo pertenecer a la marca de la estrella, sino la tradición que se deriva de ser uno de los modelos de mayor longevidad del mercado, pues no en vano son ya quince los años que lleva produciéndose, con apenas ligeros retoques.

Su extraordinaria aceptación

ha variado incluso la habitual política de renovación de modelos de Mercedes, como lo demuestra el hecho de que los coupés SLC, nacidos a la vez que estos roadsters SL, ya fueran sustituidos hace cinco años, mientras que para el SL se espera su sucesión no antes de un año y medio. Estos quince años han dado sobrada experiencia en el buen remate y resolución de los detalles, como para que el SL sea el punto de referencia para todos los que quieran hacer un descapotable de calidad.

En primer lugar, el 500 SL es un descapotable en el auténtico sentido de la palabra, y además es el que aporta el máximo de polivalencia, al ofrecer dos tipos diferentes de techo: duro o blando. El primero, realizado en chapa, convierte al coche en un «falso coupé», ideal para cualquier estación del año. Este «hard top» no sólo encaja perfectamente

con el resto de la carrocería (circunstancia habitual y casi exigible en un Mercedes), sino que estéticamente es una solución bastante afortunada, que deja suficiente espacio en el interior como para no tener la sensación de agobio que se siente en otros descapotables una vez cubiertos.

Con la capota dura, los ruidos aerodinámicos son prácticamente nulos, y viajando con ella da la sensación de que se trata de un auténtico techo fijo. La segunda capota queda totalmente oculta en su alojamiento, situado tras las dos pequeñas plazas traseras. Esta ocultación es buena tanto en el plano estético como en el práctico, ya que una vez plegada no deforma la línea del vehículo y además está protegida de los agentes atmosféricos que tanto las deterioran.

Así como el desmontaje y montaje del techo duro es algo

complicado y exige la colaboración de un par de personas (sobre todo por su considerable peso), colocar o plegar la capota es una tarea sencilla incluso para personas sin un excesivo poderío físico.

Al igual que el techo duro, la capota encaja perfectamente, tanto en el montante delantero del parabrisas como en la parte superior y trasera de las ventanillas. La bondad de su diseño y realización queda demostrada cuando se circula deprisa con el automóvil, circunstancia en la que apenas se producen ruidos aerodinámicos.

Así configurado, el afortunado poseedor de un 500 SL puede pensar que tiene tres coches en uno. Con capota dura, apto para todo el año; con capota blanda, ideal para el buen tiempo; y sin capota, uno de los roadsters más bonitos del mercado.

Equipamiento

	Mercedes 500 SL	Mercedes 500 SL	Mercedes 500 SL
ELEMENTOS DE CONDUCCION			
Puesto de conducción			
Servofreno	○		
Antibloqueo ABS	○		
Servodirección	○		
Diferencial autoblocante	●		
Programador de velocidad			
Regulación del volante en altura y distancia			
Regulación del asiento en altura	○		
Regulación del soporte lumbar del respaldo			
Visibilidad			
Cristales tintados	●		
Luneta térmica			
Parabrisas laminado	○		
Velocidades del limpiaparabrisas	3		
Lava/limpialuneta posterior			
Retrovisores exteriores con regulación mecánica	○		
Luces			
Faros halógenos H-4	○		
Lava/limpiafaros	■		
Altura de faros con regulación interior	○		
Faros auxiliares de largo alcance			
Faros auxiliares antiniebla	○		
Intermitentes de emergencia	○		
Luz de marcha atrás doble	○		
Luz antiniebla posterior doble	○		
Instrumentación			
Termómetro de agua	○		
Volímetro			
Amperímetro			
Cuenta-km. parcial	○		
Cuentarevoluciones	○		
Manómetro de aceite	○		
Termómetro de aceite			
Nivel de aceite			
Redstato de iluminación del cuadro	○		
Reloj digital			
Reloj analógico	○		
Ordenador de viaje			
Luces-testigo			
Reserva de combustible	○		
Freno de estacionamiento	○		
Dispositivo de arranque en frío			
Nivel bajo de líquido de frenos	○		
Desgaste acusado de pastillas de freno	○		
Recordatorio utilización cinturones			
Comprobador de funcionamiento de testigos			
Central de chequeo (ruedas/luces/puertas)			
Aviso de períodos de revisión			
ELEMENTOS DE CONFORT			
Dotación del habitáculo			
Parasoles orientables	○		
Cinturones retráctiles delante	○		
Cinturones retráctiles detrás			
Reposacabezas delanteros	○		
Reposacabezas trasero			
Descansabrazos central trasero			
Agarradores para los pasajeros			2
Encendedor eléctrico			○
Ceniceros			1
Luz interior en zona posterior			
Luz de lectura			○
Alzacristales eléctricos delante			○
Cierre central			○
Cerraduras de seguridad para niños			
Tapicería de cuero artificial			○
Botiquín			○
Climatización			
Deflectores ventanillas delanteras			
Aire fresco exterior directo			○
Extracción dinámica del aire interior			○
Velocidades del ventilador			4
Desempañado cristales laterales			○
Calefacción a las plazas traseras			○
Aire acondicionado			■
Calefacción eléctrica asientos del. y tras.			■
Techo practicable (descapotable)			○
Ventanillas traseras practicables (2 puertas)			
OTROS ELEMENTOS			
Tapón depósito combustible con llave			○
Tapa guantera con llave			○
Pintura metalizada			○
Llantas de aleación ligera			○
Pre-instalación radio-cassette stereo, antena			○

○ = de serie ● = opción en coche de pruebas ■ = otras opciones posibles.

Ficha técnica

MOTOR

Posición: delantero longitudinal. N.º de cilindros: 8 V. a 90°. Diámetro/Carrera: 96,5/85,0 mm. Cilindrada: 4.973 c.c. Potencia fiscal: 30,4. Cigüeñal: sobre 8 apoyos. Material del bloque: fundición. Material de la culata: aleación ligera.

ALIMENTACION

Inyección Bosch K-jetronic. Bomba de combustible: eléctrica. Filtro de aire: en seco de papel.

DISTRIBUCION

Válvulas. Situación: en culata. Accionamiento: empujones hidráulicos. Árbol de levas: dos; uno en cada fila de cilindros. Mando: cadena.

ENCENDIDO

Tipo: electrónico. Distribuidor: Bosch. Control de avance: programado. Bobinas. Tipo: en baño de aceite. Marca: Bosch.

LUBRICACION

Bomba de aceite. Tipo: de engranajes. Refrigeración: radiador y cárter de aleación. Capacidad total: 8,0 litros. Cambio de aceite: 7,0 litros.

REFRIGERACION

Tipo: por líquido. Arrastre ventilador: embrague viscoso. Circuito hermético: sí. Capacidad total circuito: 13,0 litros.

RENDIMIENTO

Compresión: 9,0:1. Potencia: 245,0 CV. DIN a 4.750 r.p.m. Par máximo: 40,8 mkg. DIN a 3.750 r.p.m.

TRANSMISION

Embrague. Tipo: convertidor de par. Mando: automático.

Cambio de velocidades

Tipo: automático. N.º de marchas de avance: 4. Relaciones: 1.ª 3,580:1; 2.ª 2,410:1; 3.ª 1,440:1; 4.ª 1,000:1.

Grupo y diferencial

Deposición motor: motor delantero, y tracción: tracción. Tipo de grupo: cónico hipocido. Reducción: 2,235:1 (17/38). Desarrollo final por cada 1.000 r.p.m. en km/h.: 51,1 en 4.ª.

BASTIDOR

Estructura portante: monocasco autoportante.

Suspensiones

Delanteras: ruedas independientes, cuadrilátero deformable. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguadores: de gas, telescópicos. Estabilizador: barra de torsión antibalaneo. Trasera: ruedas independientes, con brazos oblicuos. Tipo de resorte: muelle helicoidal. Amortiguadores: de gas, telescópicos. Estabilizador: barra de torsión antibalaneo.

Frenos

Tipo de circuito: doble. Asistencia: Master Vac. Dispositivo anti-bloqueo: ABS. Delanteros: disco ventilado. Diámetro: 286,0 mm. Traseros: disco. Diámetro: 279,0 mm.

Dirección

Tipo: recirculación de bolas. Desmultiplicación: 15,0:1. Diámetro de giro: 10,3 m. Vueltas de volante totales: 2,80. Árbol de dirección: articulado. Servo: sí. Diámetro externo del volante: 41,5 cm.

Ruedas

Llantas. Medida: 7" x 15". Material: aleación ligera. Neumáticos. Tipo: radial. Medida: 205/65 x 15". Marca: Continental. Modelo: Super Contact.

Equipo eléctrico

Tensión: 12 V. Generador: alternador, de 980 W. y 70 A. Batería. Marca: Baren. Capacidad: 300 Ah. y 66 A.

Depósito de combustible

Capacidad: 65 litros. Situación: tras el asiento trasero.

CARROCERIA

Tipo: monocasco autoportante. N.º de puertas: 2. Asiento posterior: banqueta corrida.

Dimensiones

Longitud: 4,390 m. Anchura: 1,790 m. Altura: 1,290 m. Batalla: 2,485 m. Vías: 1,452/1,440 m. (delante/detrás).

Peso

En vacío, y en orden de marcha (según catálogo): 1.610 kg. En báscula con depósito lleno. Peso total: 1.650 kg. Distribución de peso entre ambos ejes (delante/detrás): 56,8/43,2%.

Seguridad muy estudiada

El hecho de haber fabricado modelos descapotables desde hace muchos años otorga una indudable experiencia a Mercedes, que ha sabido aplicar en este modelo en concreto.

No debemos olvidar que su impresionante mecánica de ocho cilindros en «V» es capaz de desarrollar 245 CV., que le autorizan para una velocidad máxima superior a los 218 km/h. Con estas cifras, un coche debe estar muy bien estudiado si se quiere lograr un comportamiento idóneo, y sin duda este Mercedes lo tiene.

Sorprende la notable rigidez del chasis, máxime tratándose de un modelo sin techo, lo que se corrobora circulando rápido por carreteras en no muy buen estado, ya que aun con fuertes cambios de apoyo, nunca hemos apreciado torsiones de la carrocería.

Unas suspensiones muy estudiadas no sólo mantienen los neumáticos en permanente contacto con el suelo, sino que a la vez absorben con eficacia las irregularidades del terreno. La dirección servoasistida, como exige un modelo de estas características, es notablemente rápida (algo menos de tres vueltas de volante de tope a tope) y guía perfectamente al modelo por el camino que le mandamos, a tra-

vés de un volante excesivamente grande, de 41,5 cm. de diámetro.

Los frenos están compuestos por un equipo de lo más completo, con discos en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros, y sistema de antibloqueo (ABS) de serie. Su funcionamiento es muy eficaz, tanto por distancias efectivas de frenado como por su suficiente resistencia al calentamiento.

El comportamiento del vehículo es bastante noble, aunque necesita de un cierto período de aprendizaje para dominar la potencia del motor y habituarse a las reacciones de una dirección, que en principio es demasiado rápida.

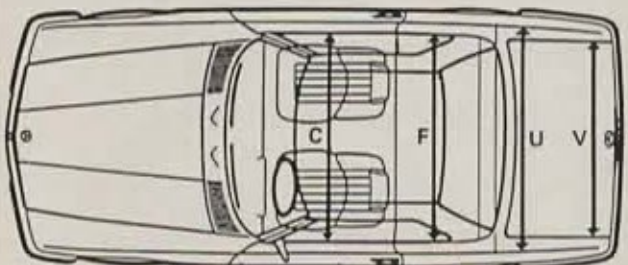
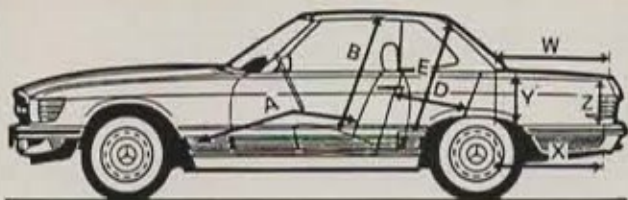
Bajo el prolongado capot delantero, casi todo el espacio disponible está ocupado por el enorme motor de ocho cilindros en «V» y casi cinco litros de cilindrada. Esta mecánica la podríamos catalogar de «percherona», ya que su máxima potencia (245 CV.) la entrega a tan sólo 4.750 r.p.m., cifra hoy en día más habitual de los motores Diesel que los de gasolina, y disponiendo en casi todos los regímenes de un abundante par motor, que culmina en los 40,8 kgm. a 3.750 r.p.m.

Unido a este potente motor se encuentra una caja de cambios automática de cuatro relaciones, en la que se puede elegir entre dos posibilidades seleccionables

Resumen de pruebas

Itinerario	Distancia (km)	Carga	Condiciones	Crucero (km/h reales)	Promedio (km/h)	Consumo (litros/100 km)
CIUDAD Madrid: casco urbano	168,0	Conductor solo.	Variables.	—	25,3	19,07
Recorrido fijo por Madrid, Avila y Toledo.	333,3	Conductor solo.	Conducción turística. Buscando hacer media de 80 km/h.	90/100	80,9	9,66
Recorrido fijo por Adanero, Olmedo y Aranda. Tipo mixto.	370,5	Conductor solo.	Bastante cargados los últimos 70 km.	100/110/120	97,6	10,20
Carretera nacional.	243,6	Conductor solo.	Todo de noche y muy poco tráfico.	120	102,9	13,31
Carretera nacional.	228,4	Conductor solo.	Muy poca circulación.	140	126,6	15,21
Resumen total de carretera	1.165,8	Conductor solo.	Más duras que la media.	113,5	97,4	11,68

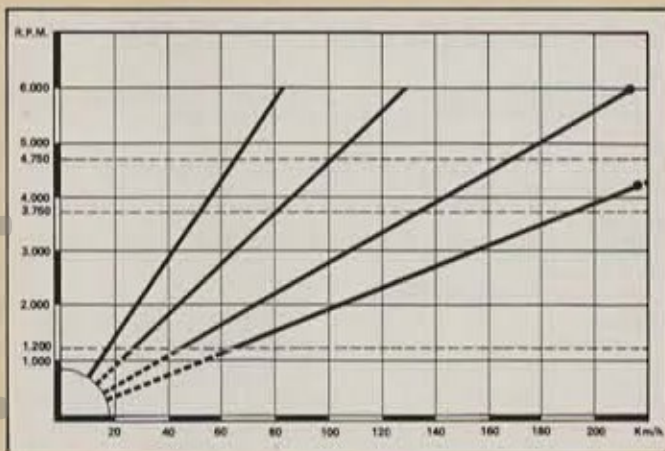
Cotas de habitabilidad y maletero



HABITACULO			MALETERO (285 l.)			
A: 106	B: 89	C: 132	U: 147	W: 89	Y: 35	
D: 63	E: 67	F: 102	V: 135	X: 58	Z: 34	

Cotas expresadas en centímetros.

Desarrollos del cambio



Desarrollos básicos (km/h. por cada 1.000 r.p.m.)
 1.ª: 13,88; 2.ª: 21,20; 3.ª: 35,49; 4.ª: 51,10.
 Régimen mínimo utilizable: 1.200 r.p.m.
 Par máximo: 3.750 r.p.m.
 Potencia máxima: 4.750 r.p.m.
 Límite momentáneo: 6.000 r.p.m.

Prestaciones

VELOCIDAD MAXIMA
 En 4.ª, a un régimen de 4.270 r.p.m. 218,2 km/h.

ACELERACION
 400 metros, con salida parada 16"0/10
 1.000 metros, con salida parada 28"5/10

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con conductor solo a bordo, y depósito lleno.



Mecánica más que suficiente.
 Muchos caballos, pero bastante dóciles.

mediante un pequeño conmutador. La primera es economicista, aunque busca más el confort que la economía de consumo, pasando de una marcha a la superior a muy bajas revoluciones. La segunda, denominada deportiva, no lo es tal, ya que no apura las marchas hasta el régimen máximo, sino que llega algo más arriba que la anterior posibilidad. En cualquier caso, su funcionamiento es realmente bueno, con un paso de una velocidad a otra sin la menor brusquedad y respondiendo con rapidez a los requerimientos que ocasionalmente se le puedan hacer manualmente, circunstancia que es de agradecer cuando en carreteras viradas, o en bajada, queremos hacer uso del freno que nos pueda proporcionar la retención del motor.

guna manera los gustos de su dueño. La firma alemana es fiel a sí misma, y bien de serie o por medio de las oportunas opciones, equipa a sus modelos con todo aquello que el más exigente puede desear.

En el habitáculo del SL se respira calidad y lujo por los cuatro costados. El salpicadero sigue la más pura tradición de la marca de la estrella, y tan sólo mínimos detalles lo diferencian de los ofrecidos en años anteriores.

Las típicas toberas redondas de salida de aire, la instrumentación y los mandos de luces le dan un ambiente clásico al modelo, que se corrobora con la estrecha banda de madera que lo recorre horizontalmente por dentro y que también cubre toda la consola central.

El toque moderno, pero por ello no exento de calidad, lo constituyen los elevadores eléctricos, el cierre centralizado de las puertas o la climatización integral, de una eficacia contrastada.

Lujo por fuera y por dentro

El solo hecho de poseer un Mercedes 500 SL ya marca de al-

La tapicería del vehículo de



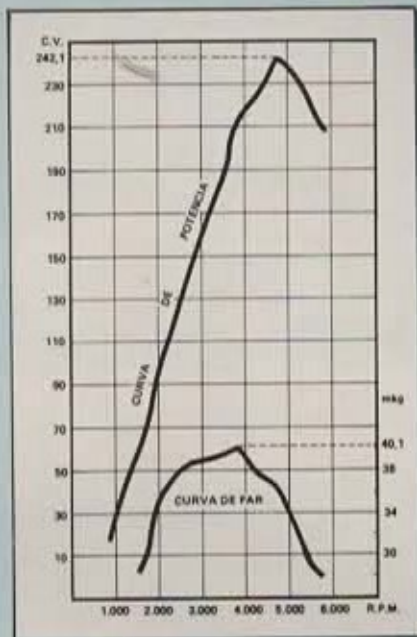
Rendimiento en el banco de rodillos

Potencia máxima anunciada: 245,0 CV. DIN a 4.750 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 242,1 CV. DIN a 4.750 r.p.m.
Par máximo anunciado: 40,8 mkg. DIN a 3.750 r.p.m.
Par máximo obtenido: 40,1 mkg. DIN a 3.750 r.p.m.

Lo más llamativo de esta mecánica es el bajo número de vueltas a que alcanza las cifras de par y potencia máxima, más propias de un motor Diesel que de uno de explosión.

Sin embargo, son estas cifras las que muestran el carácter del motor, con un elevado par desde muy bajos regímenes, pero que en cuanto supera las 5.000 r.p.m. se muestra bastante perezoso, circunstancia difícil de comprobar en marcha, ya que el cambio automático pasa a la marcha superior, antes de alcanzar estos regímenes.

En cualquier caso, y si exceptuamos la pequeña inflexión que se produce en la zona de las 3.500-4.000 r.p.m., la curva de potencia no puede ser más uniforme, lo que se conjuga de maravilla con el carácter del modelo.



pruebas era de cuero natural, que aunque es una opción bastante cara (cerca de las 300.000 pesetas), encaja de maravilla con la filosofía del modelo.

Exteriormente, y a simple vista, pocos detalles parecen diferenciar este 500 SL con anteriores Mercedes descapotables. Fijándonos con más atención vemos unas llantas de diferente diseño, unos paragolpes y aletas traseras rediseñados y un discreto spoiler en la parte inferior delantera, junto con un pequeño alerón en la tapa del maletero.

El resto prácticamente es idéntico, manteniendo invariable un vehículo admirado por casi todos desde hace bastante tiempo, en el que desplazarse es un verdadero placer en cualquiera de sus tres posibilidades.

Con el coche descubierto, el



Generosas plazas delanteras. Las traseras son casi simbólicas.

Lo mejor

- Modelo de auténtico prestigio.
- Posibilidades de uso.
- Calidad de materiales y acabado.
- Confort muy cuidado.

Lo peor

- Precio básico y de opciones.
- Volante muy grande.
- Montaje de capota dura.
- Mandos veteranos.

Comportamiento muy eficaz. Un chasis perfectamente logrado.

Instrumentación

Error de cuenta-km.: +1,8% por exceso.

Error del velocímetro:

km/h. indicados	km/h. reales
40	39
50	49
60	58
70	67
80	77
90	87
100	97
110	107
120	116
130	126
140	135
150	145
160	155
170	166
180	176
190	186
200	197

Cuenta r.p.m.

r.p.m. indicadas	r.p.m. reales
1.000	1.070
1.500	1.570
2.000	2.070
2.500	2.500
3.000	3.070
3.500	3.560
4.000	4.060
4.500	4.560
5.000	5.050
5.500	5.550
6.000	6.030

confort interior, sobre todo el que depende de las eventuales turbulencias producidas por el aire, es bastante elevado, a condición de que no se sobrepasen velocidades muy altas, circunstancia en la que habitualmente no debe ser utilizado con esta configuración.

Ya que hemos mencionado la velocidad, debemos hacer una mención a sus magníficas prestaciones, ya que con el techo duro hemos alcanzado 231,6 km/h. y cubierto el kilómetro saliendo de parado en 28"2/10, cifras que hablan por sí mismas de las posibilidades de este coche.

Por todo lo dicho, parece como si el 500 SL no tuviera más que virtudes, y la verdad es que también tiene algún defecto, que desde luego no llega a empañar sus cualidades.

Casi ninguno de ellos es directamente imputable al coche en sí, sino a los costos que genera en su entorno. El fundamental es el precio básico y las opciones, pues hay que tener una cuenta muy saneada para poder acceder a este magnífico modelo. Los derivados del diseño apenas son pequeñas pegas, como el volante demasiado grande o unos mandos que, aunque eficaces, ya están superados.

Desde luego, si se puede superar el inconveniente del dinero, el Mercedes 500 SL es el genuino descapotable de representación. Rivales nominales se le pueden sacar bastantes; rivales efectivos ya quedan menos; y desde luego, entre todos ellos ninguno tiene la categoría del Mercedes SL. □

Enrique Zorzano