

TODO aficionado a los coches ha soñado alguna vez hacerse con un pura sangre con apariencia de dandy, para sorprender a la concurrencia. Ahora Mercedes se lo da hecho. Bajo la carrocería de un W124, en la cual se podría esconder una tranquila mecánica diesel, se aloja un poderoso motor de ocho cilindros en V de cinco litros de capacidad y 326 caballos de potencia.

Externamente las diferencias se aprecian tras un concienzudo examen. Por una parte las nuevas llantas de 16 pulgadas, con sus neumáticos de perfil bajo anuncian que algo ocurre bajo el capó. Las dimensiones de los neumáticos han obligado a ensanchar los pasos de rueda y a moldear unos aletines. Por delante, un faldón aerodinámico, con los faros antiniebla encastrados, lo diferencia del resto de la gama.

En el interior ya se aprecian más diferencias, pues aunque la decoración mantiene en general el estilo de la marca, hay una serie de detalles que llaman la atención. Por una parte el famoso volante grande de los Mercedes ha sido sustituido por uno de diámetro más razonable. El asiento posterior es sólo para dos plazas claramente separadas, por exigencia del abultado túnel de transmisión.

En definitiva, que tenemos una berlina de aspecto clásico y señorial que es una auténtica caja de sorpresas. Para desvelarlas tan sólo es necesario girar la llave de contacto y poner el coche en movimiento.

La primera sensación es de suavidad total. En este punto confluyen la suavidad del motor, que ni se siente ni se oye, y el excelente cambio de marchas automático de cuatro velocidades, que filtra cualquier brusquedad. Con toda su tecnología y sus trescientos caballos largos, el 500E se comporta como un docel familiar. En ciudad, el cambio automático y la dirección, rápida y precisa, hacen que el coche calleje sin problemas. El radio de giro no es precisamente su punto fuerte y esto puede complicar las cosas al aparcar en los tradicionalmente angostos *parkings* públicos. El cambio dispone de dos programas: sport y económico. Para circular en tráfico lento es conveniente poner la palanca en tercera, si utilizamos el programa económico, o bien en sport, de esta forma evitamos que el mecanismo esté cambiando continuamente entre tercera y cuarta.

Pero como no creemos que este coche haya nacido con vocación de repartidor urbano, donde saquemos lo mejor de su ali-

Pocas veces se encuentra un probador ante un coche en el cual es tan difícil encontrar defectos. Ciertamente los más puristas nos podrían hablar de su elevado precio, su consumo o su escasa altura sobre el suelo, pero todo esto se olvida en cuanto el 500E se pone en marcha.

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento irreprochable
- Aspecto discreto

MERCEDES 500E
PRECIO:13.535.380 PTS

- Precio elevado
- Manejo del cambio
- Túnel de transmisión abultado

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16





MERCEDES 500 E

**DISCRETO
ENCANTADOR**



Y DENTRO MUCHO MAS

A pesar de su aspecto discreto, el 500 E esconde un potencial enorme bajo su capó. Encontrar el límite en su comportamiento es prácticamente imposible, debido a su sistema antipatinamiento ASR.

ENTRE MERCEDES Y PORSCHE

DE SINDELFINGEN A ZUFFENHAUSEN

EN los alrededores de Stuttgart se encuentran dos de los fabricantes más prestigiosos de Alemania: Mercedes y Porsche. Es, precisamente, esta proximidad geográfica la que ha propiciado que el Mercedes 500E se monte en las plantas de Porsche en Zuffenhausen, en lugar de en la fábrica de Mercedes en Sindelfingen. En el desarrollo de este coche también ha colaborado el departamento técnico de Porsche, pero su aportación fundamental se centra en el montaje, el cual se realiza artesanalmente en sus plantas, con los materiales suministrados por Mercedes a excepción de las piezas modificadas, que son realizadas por la misma Porsche. La gran variación respecto a los serie

W124 convencionales, obligaba a alterar el ritmo de la producción de la cadena, ya de por sí muy saturada. La única operación que se realiza en las instalaciones de Sindelfingen es la de pintura, que de esta forma mantiene exactamente las mismas características del resto de la gama, así como la protección anticorrosiva. El ritmo de producción es de sólo doce unidades diarias que se fabrican bajo pedido con las especificaciones de equipamiento solicitadas por cada cliente. Finalmente vuelven a Sindelfingen para someterse al último control de calidad. De esta forma, en el Mercedes 500E se une la tecnología y la experiencia de dos de los fabricantes más avanzados del mundo.

nada mecánica es en autopistas o en carreteras rápidas.

Lo primero que sorprende es la enérgica respuesta del motor a la mínima solicitud del conductor. El coche acelera como una bala y en menos de mil metros se pone a doscientos kilómetros por hora. La velocidad máxima está limitada de fábrica, mediante un complejo sistema electrónico, a 250 kilómetros por hora. Esta velocidad se alcanza con cierta facilidad y según los técnicos de la marca, sin el limitador se superan holgadamente los 270.

Estas fenomenales aceleraciones y recuperaciones permiten circular con toda tranquilidad a un ritmo muy elevado. Los adelantamientos se realizan con seguridad y los kilómetros pasan sin sentir.

Como es lógico, las modificaciones no se han quedado en el motor, sino que todo el chasis se ha visto afectado. Por una parte, el tren delantero es el del Mercedes 500SL. Detrás, dispone de un eje independiente tipo múltibrazo y un sistema autonivelante que permite que la suspensión trabaje en condiciones óptimas independientemente del peso. Para concluir, el 500E dispone de un sistema antipatinamiento ASR, que facilita enormemente la conducción en situaciones difíciles.

Con todo esto tenemos un coche con un reparto de pesos ideal, con el 50 por ciento sobre cada eje. La neutralidad es casi total y cuando apuramos sus posibilidades



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por bancada, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 4.973 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96,5 mm. Carrera: 85 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 326 CV(240 Kw) a 5.700 rpm. Par máximo: 48,9 mkg (480 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch LH-Jetronic. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Sistema antipatinamiento ASR. Velocidad a 1.000 r.p.m. en 1ª: 11,0 km/h. Velocidad a 1.000 r.p.m. en 2ª: 18,8 km/h. Velocidad

a 1.000 r.p.m. en 3ª: 29,5 km/h. Velocidad a 1.000 r.p.m. en 4ª: 42,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De circulación de bolas asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente con triángulo oscilante y barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo con sistema automvelante.

RUEDAS: Neumáticos: 225/55 ZR 16. Llantas de aleación de 8 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.700 kg. Capacidad del depósito de combustible: 90 litros.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,8 km/h de promedio.....	16,9
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	11,6
En conducción rápida.....	21,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	13,8
A 140 km/h de crucero.....	15,4
A 180 km/h de crucero.....	18,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	15,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	550

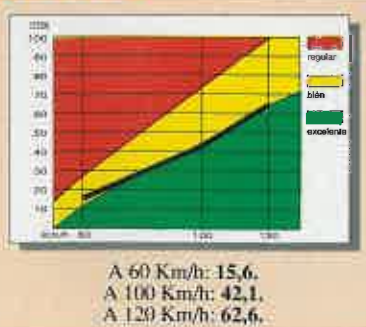
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	250
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	14,7
1.000 m salida parada.....	26,4
De 0 a 100 km/h.....	6,4
Recorriendo (metros).....	98
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	13,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	--
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	25,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	--
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	4,0
recorriendo (metros).....	114
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	--
recorriendo (metros).....	--

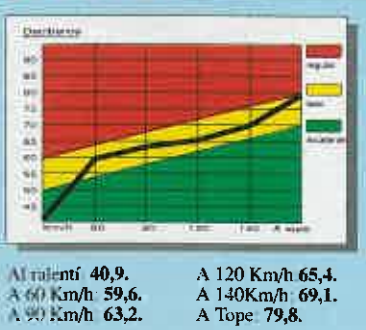
EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	OP
Volante regulable.....	OP
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	SI
Retrovisores regulables eléctricam.....	SI
Mando a distancia.....	NO
Elevalunas eléctricos (D/T).....	SI/SI
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	SI

FRENOS



SONORIDAD



y el carácter de tracción trasera intenta aflorar, el ASR entra en acción.

Desde el punto de vista general y en términos de seguridad, el sistema antipatinamiento es sensacional y todos los coches de cierta potencia deberían montarlo, pero durante la prueba nos hubiese gustado ver hasta dónde es capaz de llegar el 500E sin el ASR.

Con todo esto nos encontramos con un coche en el cual pueden viajar cuatro adultos confortablemente, con un buen maletero para el equipaje a un promedio muy elevado. Todo esto está muy bien, pero lo mejor es que en el interior del coche, independientemente de la velocidad a la que se viaje o el estado de la carretera, sus ocupantes están aislados del exterior sin sufrir traqueteos o apreciar la velocidad a la que están viajando. El conductor se acopla ante el volante sin problemas gracias a las diferentes posibilidades de regulación del asiento y el volante, esta última opcional. El resto de los ocupantes del vehículo van sentados en asientos independientes que resultan bastante cómodos y sujetan a la perfección.

En carreteras con más curvas, el 500E vuelve a sorprender por su agilidad. No es frecuente que un coche que pesa 1.700 kilos se mueva con la agilidad y rapidez con la que se mueve el 500E. En estas situaciones se pone a prueba todo. La suspensión tiene un compromiso entre firmeza y confort perfecto, los frenos son inagotables y la dirección funciona a las mil maravillas.

Dentro de un uso de cada día, al 500E se le pueden poner algunas pegas, como



que al bajar su altura en algo más de dos centímetros, hay que tener cuidado a la salida de las rampas de los garajes para no tocar con la panza. Su consumo es eleva-

PARA OLVIDARSE DEL MUNDO

En el habitáculo del 500 E uno se olvida de lo que sucede en el exterior. Los cuatro pasajeros pueden circular a velocidades envidiables por cualquier tipo de asfalto sin acusar traquetreos ni botes incómodos. El volante en esta versión es ligeramente más pequeño por lo que es más cómodo de utilizar.



Para muchos, la familia es lo más importante. Para SAAB también. Por eso, el nuevo SAAB 900i turbo le ofrece un elevado nivel de seguridad activa y pasiva. El mayor espacio útil de su categoría. Y las prestaciones y el grado de equipamiento que sólo podría esperar de SAAB. Para que disfrute lo mejor, solo o en familia.

Gama SAAB 9.000 desde

3.680.000 Ptas.

Precio final recomendado



Gama SAAB 900.
desde 2.800.000 Ptas.

Gama SAAB CD
desde 3.800.000 Ptas.

LA FAMILIA BIEN, GRACIAS.



SAAB

MECANICA

MOTOR	Excelente	Es potente y muy suave de funcionamiento. Lo mejor, su capacidad de recuperación.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Está bien adaptada al motor y funciona con una suavidad admirable.
TRANSMISION	Buena	Las relaciones están bien pensadas y en la posición Sport reacciona con rapidez.

COMPORTAMIENTO

DIRECCION	Buena	El volante es de diámetro normal. La rapidez y precisión son adecuadas para un coche rápido.
FRENOS	Excelente	Son inagotables y el ABS deja bastante libertad de acción. Sólo actúa si es necesario.
SUSPENSION	Excelente	El compromiso de suspensión está muy conseguido. Es firme pero cómodo.

CONFORT

PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Las múltiples posibilidades de regulación del asiento y volante lo adaptan a cualquiera.
CLIMATIZACION	Normal	No es el mejor punto pues sólo tiene dos velocidades: de ventilador o totalmente automático.
SONORIDAD	Bueno	El motor sólo se deja oír cuando pasa de 4.500 vueltas, pero no llega a ser molesto.

RENDIMIENTO

VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Está limitada a 250, pero se alcanza con toda facilidad.
ACELERACION	Excelente	Para el peso de este coche, acelera con mucha rapidez sin tener que apretar a fondo.
RECUPERACION	Excelente	El par y el cambio automático colaboran para obtener unos datos muy buenos.

CARROCERIA

HABITABILIDAD	Regular	A pesar de su gran tamaño, el 500E es sólo un cuatro plazas.
MALETERO	Normal	Es más que suficiente para los cuatro ocupantes con una generosa cantidad de equipaje.
CALIDAD	Buena	Como es habitual en la marca, la calidad del 500E está al mejor nivel.

ECONOMIA

CONSUMO	Normal	Debido a su cilindrada y potencia, consume bastante. Es muy sensible al uso.
EQUIPAMIENTO	Normal	Es completo y bien realizado. Se puede completar todavía más con algunas opciones.
PRECIO	Regular	Al ser un coche de fabricación artesanal, resulta muy caro pero merece la pena.

DATOS DEL COMPRADOR

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.

OPCIONES:

Tapicería de cuero: 261.300 pts. Calefacción independiente: 195.000 pts. Asientos eléctricos con memoria: 141.400 pts. Ordenador de viaje: 97.800 pts. Airbag para conductor: 196.200 pts. Airbag plazas delanteras: 396.700 pts. Caja de madera en consola: 23.500 pts. Frigorífico maletero: 290.200 pts. Techo solar eléctrico: 161.200 pts. Volante regulable: 49.300 pts. Cortinilla eléctrica posterior: 48.200 pts. Alarma: 78.600 pts. Apoyabrazos delantero: 20.600 pts. Climatización automática: 68.700 pts. Radio Beckett México: 136.600 pts. Telemando radio: 15.900 pts. Compact Disc: 150.000 pts.

do en términos absolutos, pero si evaluamos su potencia y cilindrada, vemos que en realidad no lo es tanto. Además si no nos dejamos llevar por sus posibilidades, se pueden obtener medias en torno a los 11 ó 12 litros cada cien kilómetros, que resultan bastante razonables. Las modificaciones introducidas en el túnel de transmisión para alojar el motor V8 y los voluminosos escapes y catalizadores han



PODEROSO
 Y no podía ser menos. Ocho cilindros en V, cinco litros de capacidad y 326 caballos de potencia, un poderoso motor para un Mercedes de élite.

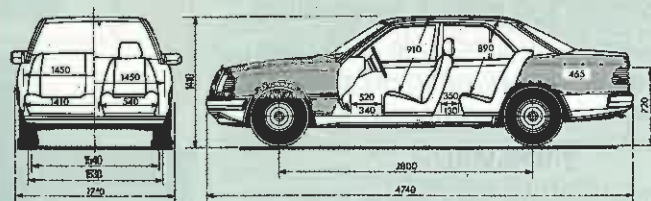
obligado a dejar reducido el habitáculo a cuatro plazas, lo cual para algunos puede resultar un inconveniente.

Su equipamiento de serie es bastante completo pero se puede mejorar todavía más con la interminable lista de opciones que ofrece el fabricante. No obstante es caro y su precio sólo se puede justificar por su condición de coche exclusivo. ○

Victor Piccione

Fotos: Alfonso J. Nieto

MERCEDES 500 E



FRENTE A SUS RIVALES

EL rival directo del 500E es el BMW M5, que con sus 315 caballos de potencia está al mismo nivel que el Mercedes. El BMW tiene la ventaja de estar disponible con cambio manual, mientras que el Mercedes sólo se comercializa con el automático.

El BMW es algo más llamativo y de talante más deportivo. El Mercedes es más confortable y discreto, pero su precio resulta excesivo.