

Enviado Especial

Alberto Mallo

El Mercedes 500 parece un coche pesado. Los nuevos conceptos estilísticos de la Clase S le dan un aire refinado, pero poco dinámico. Sin embargo es el más completo de los engaños. El Mercedes oculta sus cartas, tiene todos los ases a disposición del conductor, hasta del menos habilidoso, que se encontrará con un automóvil capaz de rodar a velocidades de hasta 250 kilómetros por hora sin exigirle unas dotes de campeón. Pero en verdad no se sabe quién disfrutará más al volante de esta máquina, si el usuario antes citado o un piloto de Fórmula 1, tal es su increíble comportamiento en terrenos tan dispares como una autopista o una carretera de montaña, cuando se le exige al máximo.

La nueva Clase S se ofrece con motores de seis, ocho y doce cilindros, respectivamente para los 300, 400 / 500 y 600. Del primero, no vamos a descubrir ahora sus cualidades de potencia y suavidad de funcionamiento. Los 400 y 500 ofrecen ese incremento de fuerza que les hace alcanzar el más completo de los equilibrios, mientras que el 600 es el refinamiento elevado a su máxima expresión, con un motor que no se siente, pero que resulta todavía más contundente.

Estos modelos, que se encuentran en fase de homologación en nuestro país, serán comercializados a la vuelta del verano o antes, incluso, si el citado proceso se adelanta. El 600 llegará a comienzos de 1992, pero no es este modelo el que piensan vender más los responsables de Mercedes, que han previsto la siguiente demanda: 50 por ciento del 300, 30 por ciento de los 400 / 500 y 15 por ciento del 600.

Lo que está claro, después de haberlos conducido, es que ningún comprador se sentirá insatisfecho. Desde el punto de vista del confort de utilización, el resultado final es difícil de mejorar. Las suspensiones son ideales para cuidar con esmero a los ocupantes, aunque se circule por carreteras de montaña, con curvas, baches o badenes. La conducción es suave, sin requerir esfuerzos físicos o psíquicos y los elementos mecánicos restantes funcionan con silencio y eficacia inusual.

Desde el punto de vista del disfrute de la conducción, las críticas son pocas. La postura del conductor es excelente en base a la disponibilidad de todos los reglajes que pueden influir en ella. El volante (de un diámetro más reducido y razonable que en la anterior Clase S) se regula en altura y profundidad con un simple botón que acciona un motor eléctrico. Los asien-

MERCEDÉS CLASE S

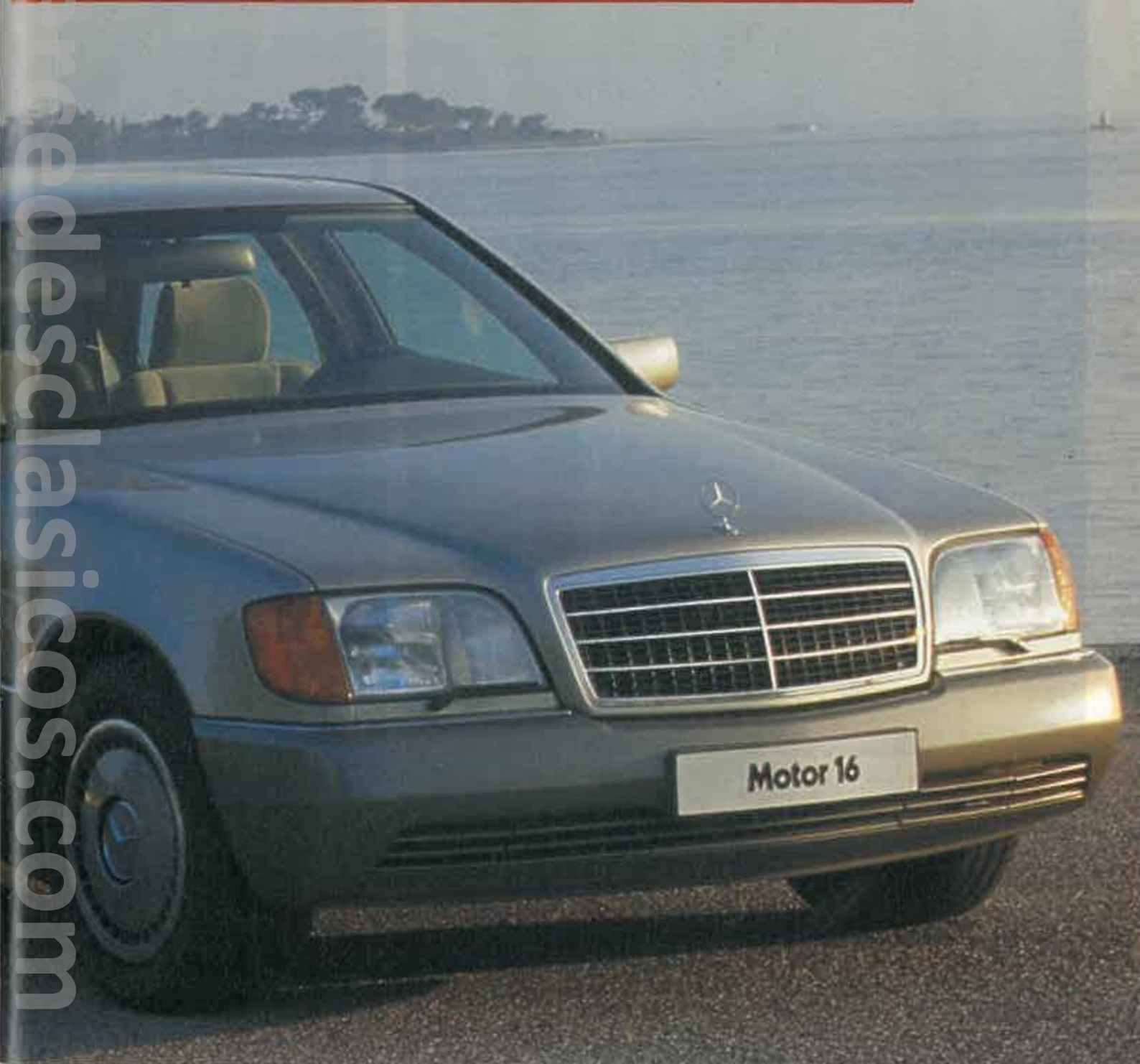
EQUILIBRIO FUNDAMENTAL

Si el nuevo Mercedes 600 SE / SEL con motor doce cilindros constituye una aportación difícil de igualar en la historia del automóvil, el perfecto equilibrio de su hermano de gama 500 SE / SEL de ocho cilindros, valora todavía más el esfuerzo realizado por Daimler Benz. La marca alemana ha hecho absolutamente lo necesario para crear una gama perfecta.





**LA MEJOR
SUSPENSION**
La nueva Clase S
dispone del
sistema ADS, que
adapta la
amortiguación a
las características
de la conducción y
la endurece en
cuanto se da un
brusco golpe de
volante, hay un
fuerte apoyo en
una curva, etc.
Comportamiento y
nivel de confort
son lo mejor que se
ha visto hasta la
fecha en grandes
berlinas.





A LA CARTA. El interior se puede personalizar al gusto de cada uno. Las plazas posteriores son, bien para dos, bien para tres personas y reglaje individualizado en el primer caso. Dicho reglaje es en altura y longitud del asiento y en inclinación del respaldo.

tos tienen reglaje manual, incluido en altura, en la versión básica, pero los que disponen de reglaje eléctrico, cuentan además con la posibilidad de regular longitudinalmente el asiento (la banqueta) con independencia del respaldo. Se obtiene así mayor o menor soporte longitudinal para las piernas. Todos estos reglajes son

posibles gracias a una multitud de motorcitos eléctricos, responsables de accionar también los asientos traseros, las antenitas de referencia para aparcamiento situadas en las aletas posteriores, el tirador de apertura del maletero, la cortinilla parasol, los reposacabezas posteriores, etc. La mayoría de estos sistemas de mando eléctrico

son opcionales, siguiendo una directriz lógica de que cada comprador personalice el coche a su gusto.

Una vez en marcha, el aislamiento acústico es excelente, pero lo mejor es el perfecto equilibrio que se logra entre motor y transmisión. Los técnicos de Mercedes son capaces de los mejores resultados

cuando se trata de conjugar un motor y un cambio automático. La suavidad de funcionamiento de la transmisión y su rapidez de respuesta enamoran al más ferviente defensor de los cambios manuales.

Tanto el 400 como el 500 y el 600, existen únicamente con cambio automático, un cambio que si se acciona manualmente sigue siendo suave y permite una conducción deportiva, aunque este término pueda parecer excesivo en estos coches. Sin embargo, sus suspensiones tienen tal grado de eficacia que no protestan cuando se abusa de ellas. Mercedes ofrece además opcionalmente la suspensión autonivelante y el sistema ADS.

En autopista, el comportamiento del 500 y del 600 no ofrece mayores diferencias que el mejor equilibrado, con ausencia total de vibraciones, y la superior capacidad de aceleración de este último. Concretamente en las autopistas de la Costa Azul y circulando a 200 kilómetros por hora, el 600 tiene fuerza suficiente co-

SUPERLUJO
Los espejos de cortesía se accionan hidráulicamente. Los pasajeros de atrás tienen su propio aire acondicionado. Abajo, detalle de los mandos de climatización y de la soberbia autorradio Becker.



MENOS MERCEDES. La parrilla delantera ha cambiado mucho respecto a anteriores modelos. Es menos característica, menos sobresaliente y pasa más desapercibida. Los retrovisores exteriores se pliegan eléctricamente.

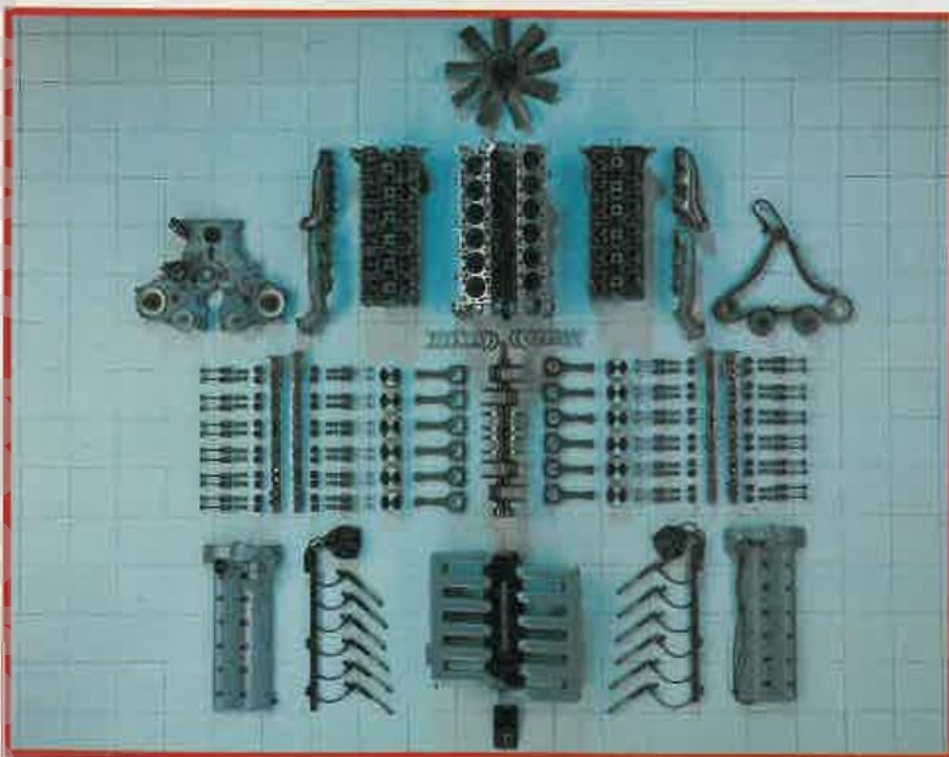


FICHA TECNICA

	300 SE	400 SE	500 SE
MOTOR			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	8, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3 199	4 196	4 973
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyec. electromecánica	Inyec. electromecánica	Inyec. electromecánica
Potencia máxima (Kw) / r.p.m.	231 CV (170)/5.800	286 CV (210)/5.700	326 CV (240)/5.700
Par máximo (Nm) / r.p.m.	31,6 Mkg (310)/4.100	41,8 Mkg (410)/3.900	48,9 Mkg (480)/3.900
TRANSMISION			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios (Nº de marchas)	Man.(5) Autom. (4 ó 5)	Automática (4)	Automática (4)
DIRECCION			
Sistema	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas
Diámetro de giro (m)	12,1	12,1	12,1
FRENOS			
Sistema (Del/Tras) con ABS	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Trapezoidales articulados	Trapezoidales articulados	Trapezoidales articulados
Trasera	Brazos múltiples	Brazos múltiples	Brazos múltiples
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	7,51 X 16	7,51 X 16	7,51 X 16
Neumáticos	225/60 HR 16	225/60 HR 16	225/60 HR 16
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.890 (1.900 el SEL)	1.990 (2.000 el SEL)	2.000 (2.010 el SEL)
Largo/ancho/alto (mm)	5 113/1 886/1 497	5 113/1 886/1 497	5 113/1 886/1 497
Capacidad del depósito (l)	90	90	90
PRESTACIONES			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,9	7,7	6,7
Aceleración 1 000 m desde 0 Km/h	29,4	28,0	26,6
Velocidad Máxima (km/h)	230	250	250
La longitud del SEL es 5.213 mm.			

mo para responder con presteza si se pisa el acelerador a fondo. La aguja del velocímetro no tiene ninguna pereza para subir hasta los 260, todo esto sin que el coche maniifieste la más mínima tendencia a desviarse de su trayectoria. Es a partir de los 200 kilómetros por hora cuando se aprecia la diferencia de potencia, pues por debajo de esa cifra el 500 es un auténtico *dragster*.

En carreteras de montaña, ambos modelos se defienden con gran agilidad, pero llevados hasta sus límites es más divertido el 500. En cualquier caso, los dos son fáciles de conducir cuando se decide ir a buen ritmo. La dirección nunca resta sensibilidad al conductor, que ve como estas grandes berlinas se llevan como si fueran utilitarios. Si acaso, habrá quien critique su comportamiento excesivamente *aséptico*, en el sentido de que son coches que difícilmente derrapan del tren trasero gracias al sistema antipatinamiento. Cuando una rueda tiende a perder tracción, el sis-



EL MOTOR ES LA ESTRELLA. En la foto del motor V-12, se aprecian: colectores de escape, culatas, bloque, cadena de distribución, válvulas, árboles de levas, pistones, bielas, cigüeñal, bujías y colectores de admisión. Un mundo en movimiento.

tema entra en acción y limita el patinamiento, bien frenando la rueda que tiende a girar *loca*, bien cortando la inyección. De esta manera, la trayectoria del coche no se ve alterada ni el conductor tiene que enfrentarse a desbandadas del tren posterior. También tiene bloqueo de diferencial.

Los frenos emplean un sistema antibloqueo doble. Aunque se les someta a un esfuerzo continuado en un tramo de montaña y a pesar del humo que en tal caso puedan desprender las pastillas, no pierden eficacia ni se alargan las frenadas.

Las únicas pegas que pueden ponerse estriban en una visibilidad posterior escasa, que no se resuelve con las antenas de referencia de las aletas, en un maletero de capacidad limitada en relación con la longitud total; y en un acceso al habitáculo mejorable para las personas de baja estatura, cuyas piernas rozan con el marco inferior de las puertas.

Estos no son sino simples detalles en un automóvil que lo tiene todo para complacer al más exigente de los conductores o de los pasajeros. Viajar en una de estas extraordinarias berlinas en el asiento de atrás, tiene también enormes atractivos. ○

GROSSER MERCEDES

SU PROPIO ESTILO

Los grandes Mercedes siempre han sido coches para impresionar, coches cuyo aspecto ha seducido a jefes de estado, actrices, play boys o pilotos famosos. Hoy, el estilo de la marca alemana lo define un italiano, Bruno Sacco, que ha sido el responsable de la nueva Clase S. Sacco ha hecho evolucionar un estilo con soluciones como la nueva parrilla o detalles que se daban por perdidos, como los cromados que rodean las ventanas y los angulosos pilotos traseros. Parece un coche pensado más para el mercado americano, con concesiones incluso en los colores de la tapicería.

DINASTIA
El nuevo modelo, con los dos anteriores Clase S. El aire de familia se conserva, pero los coches cambian más de lo que parece. El coeficiente aerodinámico de penetración en el aire (Cx) se sitúa entre 0,30 y 0,31.



ANTECEDENTES. Hace medio siglo Mercedes tuvo ya un motor de doce cilindros en V a sesenta grados con cuarenta y ocho válvulas, que utilizó en monoplazas de Gran Premio. Sin embargo, la denominación 600 apareció en 1964 en el coche de las fotografías. Era un modelo tan espectacular como el actual 600, pero se conformaba con un motor de ocho cilindros en V.



AL VOLANTE



MERCEDES 600 SE FRENTE A BMW 750 I

MAXIMA EXPRESION

La suma perfección de la ingeniería automovilística ha sido redefinida. Su nombre: Mercedes 600 SE / SEL. Indudablemente no son buenas noticias para su archienemigo BMW, principalmente porque es difícil ver como el último logro de uno puede ser mejorado. Para averiguar hasta dónde puede llegar el nuevo Mercedes, lo hemos comparado precisamente con el BMW 750i.

mercedes



A pesar de los meses de intensa publicidad de Mercedes Benz sobre «una nueva dimensión de conducir», llamada la «nueva clase S», el coche es toda una sorpresa. Al fin está aquí. No sólo es más grande y pesado que nunca, sino también más silencioso, más lujoso, discreto y distinguido que cualquier otra cosa que la ilustre fábrica alemana haya puesto nunca sobre cuatro ruedas. Lo cierto es que nunca habríamos esperado que los investigadores de Mer-

cedes se acercaran tanto al concepto de perfección.

Todo está tranquilo. La aguja apunta claramente los 130 kilómetros por hora. El paisaje del suroeste de Francia vuela hacia atrás, como en el cine. ¿Es cierto que nos estamos moviendo? Desde luego que sí, pero de un modo que nunca habíamos experimentado. El roce de los neumáticos sobre el asfalto es el único sonido que se escucha cuando el acorazado se mueve a velocidad de crucero. A unos

160 kilómetros por hora el viento empieza a acariciar las ventanas de doble acristalamiento y a velocidades por encima de los 200, los pasajeros sólo sienten un susurro.

Estamos hablando del modelo más desarrollado de la última gama de Mercedes: el 600 SE / SEL, con un motor de doce cilindros en V, 6 litros de capacidad y un total de 408 caballos de potencia. No puede haber duda de que estos datos han dado donde más duele en Munich, donde

www.mercedesclasicos.com



BUENA MEMORIA
El Mercedes tiene el sistema tradicional de regulación del asiento, con memoria.



TODO DETALLE
Se han cuidado hasta los mínimos detalles, tal y como el sistema para abrir el maletero, con un tirador escamoteable que no se ensucia.



NUMERO MITICO
De nuevo vuelve a aparecer la cifra 600 en la parte posterior de un Mercedes. Todo un mito. Nótese la antena que sirve de referencia del extremo del coche para facilitar las maniobras de marcha atrás.

ESTILO DE ULTIMA HORA
Junto con detalles de acabado en madera, aparecen elementos tales como este completo ordenador



Consigue los 100 kilómetros por hora en 7,4 segundos.

Traer el tema del consumo bajo estas circunstancias parece una blasfemia, pero aquí esta: el Mercedes tiene una media de 15,4 litros cada 100 kilómetros y el BMW de 13,4 litros.

Si nos referimos al espacio disponible y al diseño del habitáculo, el nuevo Clase S se coloca por encima de todos en lo que respecta al lujo. El compartimento de pa-

sajeros tiene proporciones de salón de baile incluso en el «corto» SE. El incremento de altura ha significado no sólo una gran amplitud interior, sino también un acceso más fácil al interior para todos aquellos que odian separarse de su sombrero. El BMW no puede enorgullecerse de unas condiciones de espaciosidad llevadas a unos límites tan exagerados, sobre todo en lo que se refiere al espacio para las piernas en la parte de atrás.

En BMW, el diseño del puesto de conducción de sus grandes berlinas ha sido tradicionalmente un punto de énfasis especial. El conductor del 7 opera desde una posición en la que claridad, organización y buen acabado son las notas dominantes, pero el 600 muestra cómo se puede alcanzar la perfección con la interacción de aspectos funcionales, estéticos y ergonómicos. Sin embargo, el BMW dispone del indicador de intervalos



HABITABILIDAD MEJORADA
El espacio interior ha sufrido un notable incremento en el nuevo Mercedes. El del BMW no es malo, pero es algo más justo en las plazas traseras. En ambos modelos las fotografías corresponden a las versiones de carrocería larga.



FICHA TECNICA

	MERCEDES 600SE	BMW 750i
MOTOR		
Disposición.....	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros.....	12 en V	12 en V
Cilindrada (c.c.).....	5 987	4 988
Árbol de levas.....	2 x bancada	1 x bancada
Nº válvulas por cilindro.....	4	2
Alimentación.....	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión/Combustible.....	10 a 1/Gasolina sin plomo	8,8 a 1/Gasolina sin plomo
Potencia máxima / 1 p.m.....	408cv(300Kw)/5 200	300cv(220Kw)/5 200
Par máximo / r.p.m.....	59,1mkg(580Nm)/3.800	45,9mkg(450Nm)/4 100
TRANSMISION		
Tracción.....	Trasera	Trasera
Caja de cambios.....	Automática de 4 vel.	Automática de 4 vel.
DIRECCION		
Sistema.....	Recirc. bolas Asistida.	Recirc. bolas Asistida
Diámetro de giro (m).....	12,1	11,8
FRENOS		
Sistema(Del/Tras).....	Disco vent/Disco ABS	Disco vent/Disco vent. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera.....	Doble trapecio articulado	Brazo transversal
Trasera.....	Multibrazo	Brazos oblicuos
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg).....	2 180	1 800
Largo/ancho/alto (mm).....	5 113/1 886/1 497	4 910/1 845/1 411
Capacidad del depósito (l).....	90	102
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s).....	6,1	7,4
Velocidad Máxima (km/h).....	250	250
Consumo Urbano (l/100 km).....	20,7	19,8
A 90 km/h (l/100 km).....	11,8	8,8
A 120 km/h (l/100 km).....	13,7	10,9

de servicio y del espejo retrovisor derecho con sistema de inclinación para ver el bordillo en maniobras de aparcamiento.

Con todo, sigue siendo un misterio por qué los técnicos de Mercedes continúan juntando en una misma palanca los mandos que accionan los intermitentes y limpiaparabrisas.

Se puede preguntar ¿hay algo que criticar? Quizá los ridículos indicadores de distancia posteriores del Mercedes, diseñados para facilitar las maniobras de aparcamiento y tener un fácil punto de referencia en estos casos.

En los próximos meses, BMW ofrecerá lo que va a ser la innovación total de la solución para aparcar con un sistema de aviso electrónico de distancia. Mercedes no ha tardado en asegurar que ya ha estado experimentando con soluciones de ultrasonido de este mismo tipo, pero no es sin un ligero aire de autosuficiencia y una elevación de cejas hacia Munich que lo ingenieros de Stuttgart dicen: «Nosotros no lo presentaremos hasta que funcione perfectamente».