

A F O N D O

MERCEDES 600 SEL

EL KAISER

La respuesta de Mercedes a la ofensiva de sus rivales en el segmento de las grandes berlinas se ha hecho esperar, pero ha sido tajante y contundente. El 600 SEL ha puesto las cosas en su sitio y se sitúa en lo más alto de la categoría con un coche técnicamente muy avanzado y con el estilo clásico de los productos de la marca.



www.mercedes-sci.com



AUNQUE sólo un quince por ciento de los compradores de los nuevos Clase S de Mercedes, se decantarán por el 600 SEL, está claro que es este modelo el que más atrae la atención. Esto es por su potente motor de doce cilindros y seis litros, por sus cinco y pico metros de largo o por su metro y medio de anchura. Pero además de esto, en el 600 SEL hay otras muchas características que lo convierten en una máquina codiciada por todo aquel que disponga de unos veinte millones de pesetas para gastar.

Para sustituir a los anteriores S, era prioritario diferenciarse de la competencia, tanto en la apariencia, como en la

VIRTUDES

- Motor sensacional
- Seguridad y confort
- Amplitud interior

MERCEDES 600 SEL
PRECIO: 18.383.865 PTS

- Maletero justo
- Tamaño exterior exagerado
- Precio

DEFECTOS





SOBRE RAILES

A pesar de su tamaño y su peso, el Mercedes 600 SEL se conduce con toda facilidad. El comportamiento no admite la menor pega. Los diferentes sistemas electrónicos, ABS y ASR, se encargan de las situaciones comprometidas.



esencia. Lo primero era fácil, puesto que con hacer crecer las dimensiones externas del coche, se conseguía dejar atrás a los rivales más recalcitrantes, y de paso se ampliaba la capacidad interior. Tal y como indican las siglas, el coche de la prueba es la versión de batalla larga cuya diferencia es de diez centímetros respecto a la carrocería corta. El gran atractivo de esta nueva línea reside en que, a pesar de sus generosas dimensiones, no da sensación de ser un coche grande. Basta decir que el 600 SEL es más largo que la mayoría de las grandes berlinas americanas, pero su apariencia resulta mucho más compacta que cualquiera de éstas.

En cuanto a la esencia del coche, es decir su mecánica, se ha cuidado al máximo volcando la sabiduría de la flor y nata de los ingenieros, aunque la estrella de este apartado es el fenomenal motor de más de cuatrocientos caballos, el resto de los componentes están al mismo nivel. Así pues, la caja de cambios automática de

cuatro velocidades funciona a las mil maravillas y la suspensión, dirección y frenos permiten rodar con toda soltura y seguridad.

Antes de conducir el 600 SEL es inevitable pensar que las limitaciones de un coche de este tamaño y peso, casi 2.200 kilos, van a ser muchas, lo cierto es que a la hora de la verdad se conduce como cualquier turismo del segmento medio.

Una vez que nos sentamos al volante, vamos de sorpresa en sorpresa. La primera de ellas es ver cómo la decoración nos resulta muy familiar, y sin haber estado sentados nunca antes en este coche, enseñada nos acostumbramos a la disposición de los mandos. La razón de esto es muy sencilla, el 600 SEL mantiene la decoración de familia de la marca, con bastantes elementos en común con otros modelos de las gamas inferiores. Los asientos de piel y los paneles de madera de raíz marcan las diferencias respecto a éstos. Como producto de élite que es, el 600 SEL tiene

una calidad de acabado al mejor nivel. El equipamiento de serie es razonable pero se puede completar con toda una variedad de opciones, hasta el punto de poder montar una nevera en el maletero. La amplitud es tal, que con el asiento del conductor totalmente echado hacia atrás, apenas se llega con la punta de los pies a los pedales. La regulación de los asientos es eléctrica, y dispone de tres memorias, de forma que cuando cambia el conductor, basta con apretar un botón para que el asiento recupere los reglajes previamente fijados.

Los ocupantes de las plazas traseras también van a notar la gran amplitud, sobre todo en esta versión de carrocería larga. La anchura es suficiente para tres adultos cómodamente sentados, pero el diseño del asiento invita a ser ocupado sólo por dos personas. En estas circunstancias, el confort es sensacional. El generoso reposabrazos central y las posibilidades de regulación del asiento trasero, permiten adoptar la posición más cómoda.

Para rematar este aspecto, el 600 SEL cuenta con un sistema de climatización muy potente, con muchas posibilidades de regulación y distribución. En las plazas traseras hay unas salidas que se pueden manejar independientemente de las delanteras. El buen funcionamiento de la climatización se completa con el excelente aislamiento térmico que proporcionan los cristales dobles de las ventanillas. Durante los días que tuvimos la ocasión de probar este Mercedes, se superaron los cuarenta y cinco grados centígrados de temperatura externa. Mientras que en otros coches no había forma de poner la mano en el interior del cristal debido a la temperatura, en el Mercedes apenas se notaban ligeramente templados.

Por último, en lo que se refiere a los interiores, hay que hacer una mención al maletero. Al abrirlo, nos sorprende un tirador que aparece y desaparece automáticamente para evitar que al manipularlo nos manchemos las manos. El algo más de medio metro cúbico de maletero del 600 SEL sabe a poco en un coche de este tamaño. No es que sea pequeño, pero desde luego no sobra espacio, sobre todo si viajan cuatro o cinco ocupantes con sus respectivos equipajes.

Después de un intensivo análisis de los interiores, pasamos a la acción. La voluminosa llave de contacto, con el mando a distancia integrado, arranca el motor a la primera. Cuando éste está en marcha, apenas se oye un zumbido y es casi imposible detectar alguna vibración, el silencio es total. Como es habitual en Mercedes con los coches de mucha potencia, el cambio sólo puede ser automático. Es de cuatro velocidades, con gestión electrónica y dos programas de funcionamiento: económico y deportivo. La selección de las marchas se realiza mediante la típica palanca en el túnel central, que se mueve a lo largo de una guía escalonada. Aunque, al principio requiere un cierto periodo para habituarse, lo cierto es que enseguida se toma el tacto para saber en qué marcha circulamos sin tener que mirar a la regleta.

El tacto del pedal del acelerador es sorprendente. No ha y

COMO UN SALON
La amplitud interior en este modelo es increíble tanto delante como detrás. Los asientos son cómodos y la decoración está bien cuidada.



MERCEDES 600

RICO HEREDERO

AUNQUE por diseño este Mercedes 600, salido de la genial mano de Bruno Sacco, nada tiene que ver con su antecesor, ambos tienen en común su excepcional carácter. Aquel primer 600 apareció en 1964 y disponía de un mo-

tor de ocho cilindros en V con una cilindrada semejante, pero sin tanto alarde electrónico y estaba destinado, fundamentalmente, a personalidades, como coche de representación y se hizo famoso por ser el coche que habitualmente conducía el Papa Pablo VI en sus actividades oficiales. Entre los clientes del 600 se encuentran jefes de Estado de todo el mundo, magnates, jefes, etc...

El actual 600 SEL no es tan pretencioso y tiene un aspecto mucho más discreto. La gran habilidad de Bruno Sacco ha consistido en hacer un coche muy largo y muy ancho sin que lo parezca, cosa que no ocurría con su antecesor que debido a sus formas más cuadradas quedaba totalmente desproporcionado en cuanto a su longitud y su anchura.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de doce cilindros en V. Bloque y culatas de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cada culata accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 5.987 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89,0 mm. Carrera: 80,2 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 408 CV(300 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 59,1 mkg (580 Nm) a 3.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de 4 marchas. Sistema de antipatinamiento ASR. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 12,3 km/h; en 2ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h; en 3ª a 1.000 rpm: 33,0 km/h; en 4ª a 1.000 rpm: 47,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: Recirculación de bolas, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 12,5 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Traseros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Antibloqueo de frenos: Bosch.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de trapecios articulados dobles, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos múltiples, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 235/60 ZR 16. Llantas de aleación de 7,5 x 16.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 2.190 kg. Capacidad del depósito de combustible: 100 litros. Peso máximo admisible: 2.650 kg.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 32,1 km/h de promedio.....	19,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	11,5
En conducción rápida.....	22,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	13,9
A 140 km/h de crucero.....	15,1
A 180 km/h de crucero.....	19,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	16,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	560

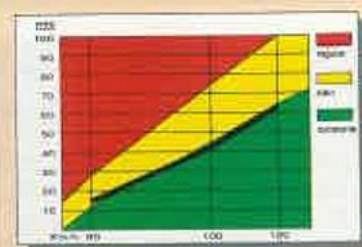
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	250
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	14,7
1.000 m salida parada.....	26,2
De 0 a 100 km/h.....	6,5
Recorriendo (metros).....	101
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	13,4
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	--
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	25,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	--
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	4,1
recorriendo (metros).....	113
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	--
recorriendo (metros).....	--

EQUIPAMIENTO

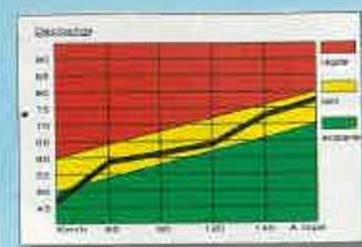
Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	NO
Ordenador de viaje.....	OP
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	SI
Retrovisores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

FRENOS



A 60 Km/h: 15,1.
A 100 Km/h: 42,1.
A 120 Km/h: 63,3.

SONORIDAD



Al ralentí: 46,0 A 120 Km/h: 64,3
A 60 Km/h: 58,9 A 140 Km/h: 68,6
A 90 Km/h: 61,0 A Tope: 77,5

cables ni varillaje. El acelerador acciona un sensor electrónico que manda la señal a la central de la inyección. La electrónica va eliminando partes mecánicas como, en este caso, el cable del acelerador.

Al principio sentimos un tremendo empuje que destaca tanto por su energía como por su suavidad. La aceleración es brillante. Cuesta creer que un vehículo de este peso sea capaz de acelerar con tanta brillantez. La caja de cambios responde rápidamente ante la llegada de unas dosis impensables de par. No es necesario hacer subir mucho el cuentavueltas para que el coche se mueva, pero si lo hacemos, no habrá protestas. El silencio que reina en el interior del habitáculo se turbará por un lejano bramido. Para apreciar el agradable sonido del V12 es necesario ver evolucionar al coche desde fuera.

Por los datos técnicos sabemos que los 2.190 kilos están ahí, pero lo cierto es que sólo se hacen notar cuando culebreamos rápidamente por carreteras muy viradas. En el resto de las circunstancias, se mueve con una agilidad pasmosa. Es algo así como hacer vuelo acrobático con un Boeing 747. El 600 SEL acelera bien, frena fenomenal y se agarra como una lapa al asfalto. De nada sirven las protestas de los neumáticos cuando nos acercamos al límite, el coche mantiene la trayectoria imperturbable. Desde el puesto de conducción las cosas se ven con toda tranquilidad y parece que es el paisaje el que se mueve, mientras flotamos en una nube. Autopistas, calles, carreteras de cualquier índole, no son problema para este coche



que se desliza sobre todo tipo de terreno con seguridad y confort.

Las únicas pegadas con las que nos hemos encontrado durante los días de prueba, han sido en tráfico urbano al circular por las calles más angostas de la ciudad o, lo que es peor, al intentar entrar en los aparcamientos públicos. A pesar de la buena



DETALLES DE CALIDAD
 No falta nada, detalles como los pivotes para tener referencia de la parte posterior, son únicos. El reglaje de los asientos se realiza eléctricamente desde el mando de la puerta.



DATOS DEL COMPRADOR

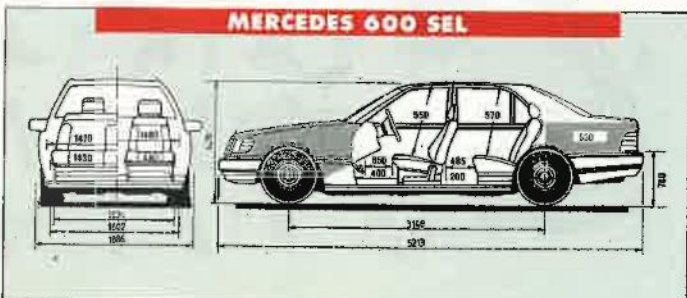
Importador: Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono (91) 431 94 00. **Garantía** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa** 92 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES

Sistema autonivelante del eje trasero (ADS) 231 900 ptas. Asientos traseros individuales con reposacabezas eléctricamente ajustables 458 600 ptas. Calefacción independiente 224 900 ptas. Mando a distancia para calefacción 110 300 ptas. Bolsa portaobjetos 44 100 ptas. Reposabrazos delantero abatible con caja portaobjetos 24 700 ptas. Frigorífico en el maletero 290 200 ptas. Techo corredizo eléctrico de cristal 29 100 ptas. Enganche para remolque 127 900 ptas. Alarma antirrobo 95 200 ptas. Aire acondicionado en parte trasera 185 200 ptas. Asientos delanteros calefactados 76 800 ptas. Asientos traseros calefactados 76 800 ptas. Cerradura con telemando 79 000 ptas.

capacidad de giro, en el mejor de los casos, las enormes dimensiones del coche pondrán en apuros al más hábil de los conductores. Se trata pues, de un coche cuya utilización como vehículo de uso diario, queda limitada por este aspecto. A pesar de las antenitas para facilitar las maniobras, ir marcha atrás requiere una cierta destreza que se puede conseguir en sólo un par de arañazos.

Victor Piccione
 Fotos: José Robledo



MECANICA		
MOTOR	Excelente	Sin duda se trata de un alarde de técnica y suavidad de funcionamiento.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Es bastante rápida y suave de funcionamiento. Tiene dos programas diferentes.
TRANSMISION	Buena	Las relaciones de cambio son apropiadas y la tremenda potencia hace el resto.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	No plantea el más mínimo problema para situar el coche con precisión en cualquier sitio.
FRENOS	Excelente	Detienen el coche en distancias cortas y resultan infatigables.
SUSPENSION	Buena	Tiene un buen equilibrio entre confort y seguridad.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Tiene infinitas posibilidades de regulación y está bien resuelto ergonómicamente.
CLIMATIZACION	Buena	Es automática y tiene muchas posibilidades de regulación.
SONORIDAD	Excelente	La insonorización es muy buena y tan sólo a alta velocidad se oye el aire.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Está limitada a 250 kilómetros por hora pero resulta más que suficiente.
ACELERACION	Excelente	Parece mentira que un coche de dos toneladas se mueva con tanta rapidez.
RECUPERACION	Buena	El tremendo par y la caja de cambios automática lo hacen todo.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	El espacio interior es muy amplio y se pueden alojar cinco adultos con todo confort.
MALETERO	Regular	No es demasiado grande para un coche que supera ampliamente los cinco metros de largo.
CALIDAD	Buena	Como es habitual en la marca, no hay reproches en este sentido.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Para ser un seis litros, este V12 no se muestra excesivamente goloso.
EQUIPAMIENTO	Buena	A este nivel de categoría y precio, pocos reproches se pueden hacer.
PRECIO	Normal	Son muchos millones justificados por la técnica y el nombre.

FRENTE A SUS RIVALES

El Mercedes 600 SEL es un coche difícil de comparar, puesto que está situado en un segmento muy peculiar. Por una parte, y aunque la diferencia económica es mucha, parece inevitable compararlo con el BMW 750iL (12.397.929 pts). Este queda en desventaja por tamaño y potencia, pero no obstante sigue siendo una excelente alternativa, sobre todo si tenemos en cuenta que cuesta unos seis millones menos que el protagonista de estas páginas. El otro rival que se aproxima al 600 SEL es el Bentley Turbo R (26.406.000 pts). Este responde a un concepto más clásico, pero dispone de un refinamiento y un estilo inigualable. No obstante la diferencia de precio también resulta abultada. En un tercer lugar se podría pensar en las limusinas americanas, pero éstas carecen de la tecnología, el refinamiento y la calidad que presenta el nuevo Mercedes 600 SEL.