

 PRUEBA

iquel LA



www.mercedesclasicos.com

www.mercedesasios.com
¡JO!



MERCEDES BENZ S 500 □ GRACIAS
A ESTE MODELO PODEMOS SABER
REALMENTE QUE ES TODO LO QUE
SE LE PUEDE PEDIR A UNA
BERLINA DE REPRESENTACION



TRAS 430.000 UNIDADES fabricadas de la anterior Clase S (presentada en 1991) y una penetración en su segmento alrededor del 43%, ha llegado su relevo. El nuevo Mercedes Clase S ha estilizado. Sus líneas son ahora más suaves y "ligeras", algo que también ha repercutido en su peso, que se ha visto reducido en nada menos que 300 kilogramos respecto a la anterior Clase S. El mayor acierto en este sentido ha sido el de dotarle de un aspecto más próximo al de rivales como la Serie 7 de BMW o los XJ de Jaguar, abandonando el mastodóntico aspecto de su predecesor. Además, su tamaño es menor, es 75 milímetros más corto, a pesar de lo cual su longitud habitable (la dis-

tancia que va del *pedalier* al respaldo trasero) ha crecido en 17 milímetros; por otro lado, la anchura exterior es ahora 31 milímetros menor, lo que no ha sido obstáculo para que la cota interior se mantenga en unos más que notables 1.503 milímetros.

Lo cierto es que al margen de todos estos detalles, la silueta se ha perfilado tan bien que, a pesar de la notable envergadura de la carrocería, visualmente parece menos grande de lo que realmente es, factor en el que aventaja a la Clase S precedente con extrema diferencia.

¡A TODO LUJO! En el interior, de excelente amplitud, todo destila refinamiento y lujo. Lujo por cuanto





A todas las posibilidades de regulación de los asientos delanteros se suma el sistema de ventilación por aire frío y de calefacción eléctrica.



La regulación eléctrica también se ha aplicado a las plazas posteriores, equipadas también con sistema de calefacción.



aporta al confort de marcha un buen número de detalles que mejoran lo hasta ahora conocido: climatizador electrónico con un sensor de cuadrantes que, en función de la posición del sol regula la temperatura automáticamente dividiendo el habitáculo en cuatro "parcelas", y que además es capaz de nivelar el índice de humedad e incluso registrar el número de ocupantes y en función de ello regular la temperatura automáticamente; asientos con ventilación activa, desplazamiento automático del volante para mejorar el acceso y descenso del puesto de conducción; reposacabezas traseros automáticos, que se elevan al abrocharse los pasajeros los cinturones; respaldo dinámico, una

opción que permite recibir un masaje mediante los cojines de regulación neumática de la postura; la tarjeta Key-less-go opcional, que reúne las funciones de la llave convencional y que además memoriza la posición del puesto de conducción...

En resumidas cuentas, es el nuevo S, y en particular la versión probada, el S-500, que sólo tiene por encima a la inminente variante denominada S-600, equipada con el novísimo motor de doce cilindros en V, poco o más bien nada más se le podría pedir, ni a él ni a ningún otro modelo de alta representación, sopena que sean "extras" para caprichosos como podría ser un minibar, por citar al menos una excentricidad

que encanta a los americanos; al menos a los que vemos en las limusinas de las películas.

Aquellas son sólo algunas de las treinta innovaciones que estrena el nuevo Clase S, ya que otras se remiten al comportamiento dinámico: el sistema Distronic, que llegará como opción en breve plazo, una combinación de control de velocidad de crucero y mantenimiento respecto al coche que nos precede y al que nos antecede; el sistema automático de suspensión neumática, que rebaja la altura de la carrocería respecto al suelo en 15 milímetros para mejorar la aerodinámica al superar los 140 km/h y que mediante un pulsador permite sobreelevarla en 25 mm para

sortear eventuales obstáculos sin dañar los bajos del coche; la posibilidad de desconexión de cuatro cilindros en los motores V8 para ahorrar combustible en uso urbano, el sistema ADS, que varía la dureza de la amortiguación en función de parámetros como la velocidad, aceleración lateral y longitudinal, etcétera.

NO TAN GRANDE. Quién nos iba a decir que un coche que ronda los cinco metros de longitud es capaz de cumplir con no poca soltura las misiones de la conducción deportiva y urbana. Lo cierto es que el S 500 sorprende por su maniobrabilidad, debida fundamentalmente a una dirección muy rápida y precisa (de endurecimiento pro-



gresivo en función de la velocidad) y con un diámetro de giro de sólo 11,5 metros (12,2 en la Clase S precedente).

Entre otras de sus numerosas cualidades está su comportamiento, absolutamente gobernado mediante el ESP, el sistema de control de estabilidad. Lógicamente, el hábitat natural de este coche son las autopistas y autovías, terreno en el que se pueden apreciar al 100% todas sus dotes, en las que la suspensión neumática, controlada electrónicamente, asegura una estabilidad a prueba de toda clase de errores de conducción. Ya en carreteras de orden inferior se aprecian algunos balanceos de carrocería, así como respuestas secas de la amortiguación si rodamos por zonas bacheadas. Desconectando el ESP podemos llevar al S 500 hasta sus límites. Es entonces cuando aparece el clásico sobreviraje si nos excedemos con el acelerador a la salida de las curvas, aunque no es menos sorprendente la facilidad con que se pueden superar estas "adversidades". Con él conectado predomina la tendencia al subviraje, a



Las depuradas formas del nuevo Clase S están a años luz de la serie precedente. más estilizado, parece incluso menos grande de lo que realmente es.

salir por la tangente de la curva, pero es entonces cuando el ESP se encarga de recurrir a la acción de los frenos para que el coche recupere la trayectoria correcta.

El único riesgo en la conducción del S 500 son las multas por exceso de velocidad, ya que es sorprendente que

a 180 km/h tengamos la misma sensación de seguridad que si rodásemos a 120 por hora. Aunque el peso de esta berlina es considerable, no le cuesta en absoluto superar levemente la cota de los 250 km/h (cifra de autolimitación de velocidad máxima), que se puede alcanzar casi en 4^a, relación en la que nos

debemos conformar con nada menos que 249,5 km/h.

No menos satisfactorios son los valores de aceleración, en los que mucho tiene que ver la gestión electrónica del cambio, y que permite pasar de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos y cubrir el kilómetro en 26,2, con una velocidad de sa-



Los 306 caballos del nuevo V-8 de tres válvulas por cilindro mueven al S 500 con una desenvoltura sorprendente aun teniendo en cuenta el notable peso del modelo.



El cambio automático de cinco relaciones es todo un prodigio de eficiencia gracias a su sistema de gestión electrónica, que adecua su funcionamiento al tipo de conducción.

lida de 206 km/h. Casi lo mismo podemos decir de las cifras de recuperación.

Por lo que a los consumos se refiere, los valores no son discretos, desde luego, pero al menos están en la línea de los de sus principales oponentes. El sistema de frenos merece todo tipo de elogios. Tanto por potencia y resistencia como por la distancia que necesita para detener el notable peso del modelo. Cincuenta y siete metros para decelerar de 120 km/h a 0 es una cifra casi excepcional. Tampoco debemos olvidar el servofreno de emergencia, que analiza la rapidez con que pasamos el pie del acelerador al freno y si en una ocasión lo hacemos en menor tiempo lo interpreta como una frenada "crítica", enviando más potencia de frenada a igualdad de presión del pie sobre el pedal.

En definitiva, el nuevo Mercedes Benz S 500 es la nueva referencia en el segmento de las berlinas de representación. No será de extrañar que en adelante las principales marcas rivales empiecen a "imitar" todas y cada una de sus innovaciones con el objetivo de aproximarse a los estándares de la berlina de Stuttgart. Sólo la tracción integral se podría echar de menos, pero lo cierto es que las ayudas a la conducción son de tal calibre que la hacen innecesaria. Así pues, desembolsar casi quince millones de pesetas por este modelo incluso no nos parece disparatado, ya que el S 500 constituye todo un alarde desde cualquier óptica, ya sea en el plano tecnológico, el del confort, las prestaciones, el comportamiento dinámico, etc.

J. L. Páder

ESPECIFICACIONES

Mercedes Benz S 500

PRECIO	
Ptas:	14.960.000
Euros:	89.855

EQUIPAMIENTO	
Airbag cond./pas./laterales	S/S/S
Aire acond./climatizador	-/S
Alarma	S
ABS/EBV	S/S
Apertura remota malet./depósito	S
Asiento de conductor multirregulable	S
Asientos eléctricos/colectados	S/S
Cierre centralizado/telemando	S/S
Cinturones regulables en alt.	S
Control tracción/estabilidad	S/S
Control de velocidad crucero	S
Dirección asistida	S
Elevavinas eléct./del./tras.	S/S
Especios eléctricos	S
Faros antiniebla	S
GPS	S
Inmovilizador eléc. de motor	S
Lavafaros	S
Limpia luneta trasera	--
Llantas de aleación	S
Manómetro aceite	S
Ordenador de a bordo	S
Pintura metalizada	206.000
Radiocasele integrado	S
Regulación apoyo lumbar	S
Reglaje interior de faros	S
Volante regulable alt./prof.	S
Reposacabezas posteriores	S
Respaldo posterior abatible	N.D.
Suspensión pilotada/autonivelante	S
Tapicería de piel	S
Techo eléc./mecánico	OP
Teléfono integrado	S
Termómetro de aceite	N.D.
Termómetro de agua	S
Voltímetro	S

DIMENSIONES Y PESO	
Altura	145 cm
Anchura	185,5 cm
Longitud	504 cm
Distancia entre ejes	296,5 cm
Vía delantera	157,5 cm
Vía trasera	157,5 cm
Altura borde de carga	62 cm
Anchura interior delantera	132 cm
Anchura interior trasera	130 cm
Espacio piernas trasera	20-37 cm
Altura delantera	87-95 cm
Altura trasera	93 cm
Volumen maletero	500 l
Peso	1.780 kg
Capacidad depósito	88 l



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MOTOR	
Tipo:	Gasolina
Posición:	Delantero longitudinal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	8 en V
Cilindrada:	4.966 cc
Diámetro x carrera:	97 x 84 mm
Distribución:	Doble árbol x banc. y 3 vlv.
Alimentación:	Inyección multipunto
Compresión:	10:1
Potencia máxima:	306 CV (225 Nm) a 5.600 rpm
Potencia específica:	62 CV/l
Par máximo:	46,9 mkg a 2.700 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo:	Propulsión trasera
Embrague:	Convertidor de par
Caja de cambios:	Automática 5 rel.
Desarrollo final en 5ª a 1.000 rpm:	53,0 km/h

CHASIS	
Tipo:	Monocasco autopot.
Suspensión del.:	Dobles brazos
Suspensión tras.:	Multibrazo
Dirección:	Cremallera asis. progr.
Diámetro de giro:	11,5 m
Vueltas de volante:	3
Frenos delanteros:	Discos autov. perforados + ABS
Frenos traseros:	Discos autov.
Llantas:	7,5Jx16" de aleación
Neumáticos:	225/60 WR 16

RENDIMIENTO

PRESTACIONES	
Velocidad máxima:	251,3

ACELERACIONES (s)	
0-100 km/h:	6,5
0-400 m:	14,6
0-1.000 m:	26,2

RECUPERACIONES (s)	
400 m en D. a 40 km/h:	13,1
1.000 m en D. a 40 km/h:	24,7

CONSUMOS (l/100 km)	
Ciudad:	19,1
Carretera:	13,8
Autovía:	14,7
Conducción deportiva:	24,5

FRENADA (m)	
60 km/h a 0:	14,7
100 km/h a 0:	41,6
140 km/h a 0:	79,5

RUMOROSIDAD	
Ralenti:	43,3
60 km/h:	54,5
100 km/h:	60,1
140 km/h:	67,8

DESTACABLE	
Control de marcha	
Equipamiento	
Estabilidad	

MEJORABLE	
Consumos	
4 plazas reales	
Maletero	