

MERCEDES 600 SEL

## Palacio rodante



Soberbio aspecto de un automóvil destinado a economías 'holgadas'

LUMBRERAS

ALFREDO BLASCO

Hay logros de la ingeniería de los que la ciencia ficción nos da claves para poderlas imaginar, hay muchos ejemplos. A nada que uno se ponga a pensar en la informática, la medicina o las comunicaciones se le ocurren varios ejemplos.

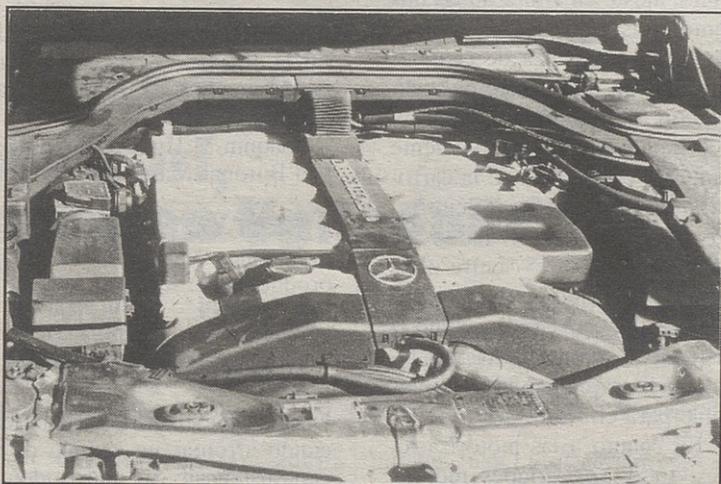
Pues bien, Mercedes ha conseguido algo parecido con el modelo tope de gama, con el Mercedes 600 SEL. Un automóvil, sin duda elitista, por su precio y también por la tecnología punta volcada en su fabricación, que hacen de su pilotaje una experiencia poco común.

Son casi 3.000 kilos de coche, pero se dejan conducir con temple liviano. El primer contacto, es sin lugar a dudas el de tener entre las manos un transatlántico rodante del que desde el puesto de conducción a penas si puede verse el final del coche y por el espejo retrovisor, casi tampoco el final. Si será así, que los ingenieros alemanes que lo han concebido han tenido la ironía de colocar una pequeña antena en la parte trasera del vehículo que sirva de referencia al conductor para maniobrar con precisión en marcha atrás.

A los mandos del 600 SEL hay que olvidarse del embrague y de los cambios en la caja de velocidades, que están automatizados. Únicamente acelerar y frenar y concentrarse en la gran cantidad de confort que el coche transmite en cualquier situación de marcha.

Sea cual sea el estado del firme el Mercedes 600 SEL se comporta con irreprochable nobleza. A través de sus muchos controles filtra los errores de conducción de las manos inexpertas y mantiene en todo momento estabilidad y seguridad.

Pese a las casi 3 toneladas de peso, su motor de 408 CV de potencia puede, mediante un decidido pisotón de acelerador, impulsar esta máquina a velocidades de cotas deportivas.



El motor, potencia a raudales

LUMBRERAS



El interior, todo refinado, lujoso y hasta suntuoso

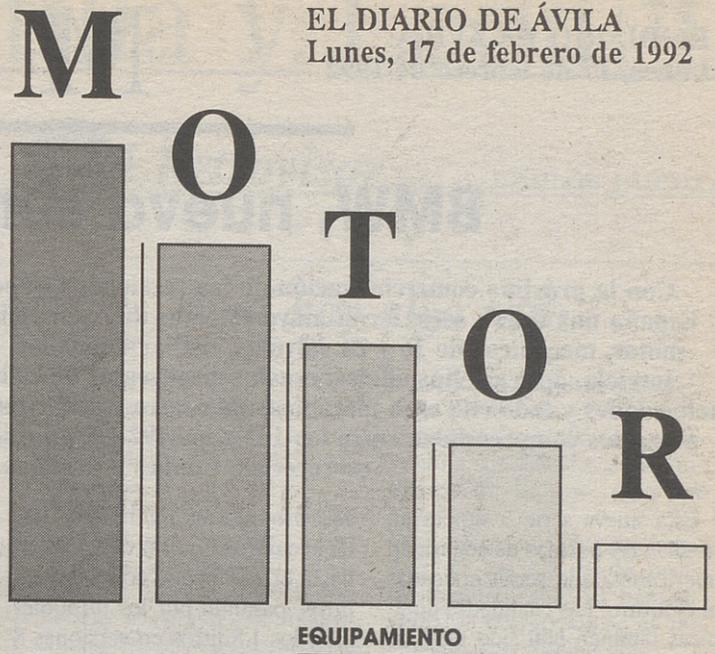
LUMBRERAS

No es un coche para correr, aunque también se puede correr con él y no poco, sino para disfrutar de una elevadas medias viajando casi instalado en un palacio.

La caja de cambios, automática, permite una respuesta inmediata del motor, que se revoluciona en un rugido casi de turbina cuando el conductor se lo pide, sea cual sea el régimen de marcha en que en ese momento se esté circulando. Por ejemplo en un adelantamiento apurado, con un decidido acelerón, la caja de

velocidades engrana la marcha más corta que en ese momento se halle disponible e inmediatamente la espalda del conductor se pega literalmente al respaldo del asiento por efecto del représ. Toda una garantía, sin duda, para momentos de apuro.

Los equipamientos, desde luego, colman las exigencias más despóticas, aunque hay que decir que el sibirismo llega a tal nivel que sólo aprenderse de memoria todo lo que este coche puede brindar a su dueño, le exigirá un importante esfuerzo de memorización.



El equipamiento del Mercedes 600 SEL no es que esté alejado, por lo abundante, de lo espartano, sino que se le puede calificar de sibirita sin incurrir en ningún asomo de exageración. Incluye de serie ABS, ASR y MSR, climatizador automático de control digital con filtro de partículas antiolores de carbón activado, air-bag para conductor y acompañante, dirección asistida paramétrica sensible a la velocidad, cierre centralizado, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, parabrisas calefactado, desempañado eléctrico del parabrisas, limpia-lavafaros, cambio automático programable (Sport y económico), respaldo de los asientos posteriores eléctrico, llantas de aleación ligera y pintura metalizada, espejos exteriores calefactables con regulación y repliegue eléctricos, retrovisor interior de regulación eléctrica, faros delanteros y piloto trasero antiniebla, faros delanteros de foco variable, ventanillas de cristal doble atérmicas y antiempañamiento, iluminación triple para las plazas traseras, techo practicable eléctrico, radiocassette con cuatro altavoces y antena automática, guantera con llave y luz, cuantavuelas, manómetro de aceite, termómetro de agua y múltiples testigos de control programador de velocidad, tapicería de cuero, asientos delanteros eléctricos con tres memorias que incluyen regulación de volante, retrovisores exteriores e interiores, cinturones para las plazas traseras, reposacabezas traseros eléctricos y cierre electroneumático de puertas y maletero, que actúa sólo cuando están mal cerrados.

Pero además de todo ello, Mercedes tiene otros aditamentos, por si el comprador está dispuesto a pagar un sobreprecio. Se trata por ejemplo de: mando a distancia por infrarrojos (79.000), llantas de aleación de 8 orificios (75.000), apoyabrazos con cajas portaobjetos (24.700), asiento del conductor con regulación electroneumática de apoyo lumbar (46.700), sistema de amortiguación electrónico ADS con suspensión trasera de nivel constante (231.900), asientos traseros individuales con regulación eléctrica y calefacción individual (535.400), climatización individual para las plazas traseras (185.200), calefacción estacionaria (224.900), frigorífico (290.000), mando a distancia de calefacción estacionaria (100.300), ordenador de viaje (97.800), bolsa portaesquíes (44.100), persiana trasera eléctrica (48.200), bola de remolque (127.900), alarma antirrobo (95.200) y portaestandarte en la aleta delantera (34.200).

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

**MOTOR:** Doce cilindros en V a 60°, delantero longitudinal.

**ARQUITECTURA:** Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal de siete apoyos; pistones de aleación recubierta de hierro y galvanizados; camisas de los cilindros con cristales de silicio liberados electroquímicamente.

**CILINDRADA:** 5.987 c.c.

**ALIMENTACIÓN:** Inyección electrónica doble con sonda de masa de aire y filamento térmico, corte en retención, sonda lambda, catalizador de tres vías con sistema de precalentamiento en frío.

**DISTRIBUCIÓN:** Cuatro válvulas por cilindro y dos árboles de levas por bancada en cabeza y mandados por cadena.

**ENCENDIDO:** Electrónico doble integrado con detector de picado independiente para cada cilindro y con diagrama característico individual para cada uno.

**LUBRICACIÓN:** Por bomba de engranajes de doble cámara, con radiador de aceite.

**REFRIGERACIÓN:** Por líquido con circuito hermético y electroventilador de mando vasoestático.

**POTENCIA MÁXIMA:** 408 CV a 3.800 r.p.m.

**TRANSMISIÓN:** Propulsión trasera con dispositivo ASR/MSR de control de tracción. Motor delantero con cambio automático en prolongación del cigüeñal.

**CHASIS:** Autoportante de acero, con aletas delanteras adosadas. **SUSPENSIÓN DELANTERA:** Independiente, de paralelogramo deformable con triángulos superpuestos, muelles helicoidales amortiguadores de gas y barra estabilizadora de 26mm.

**SUSPENSIÓN TRASERA:** Independiente de paralelogramo deformable con cinco brazos transversales y oblicuos, muelles elicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora de 17 mm.

**DIRECCIÓN:** De recirculación de bolas, servoasistida con regulación de dureza de control electrónico.

**VUELTAS DEL VOLANTE:** 3.

**SISTEMA DE FRENADO:** Doble circuito con servofreno y ABS y cuatro discos ventilados (320/300 mm).

## BMW, nueva serie 3

Con la próxima comercialización de las versiones Coupé, BMW ibérica presenta en España una nueva serie 3 con mayores cotas de equipamiento; electrónica digital del motor, mecánicas de 16 y 24 válvulas, ABS, catalizador, indicador de intervalos de servicio, ópticas elipsoidales, crash sensor, cajas de cambio automáticas de cinco velocidades y todo ello en 6 mecánicas de cuatro y seis cilindros en gasolina y diesel con potencias comprendidas entre los 102 y los 192 CV en combinaciones de dos tipos de carrocerías, Coupés o berlinas.

Esta nueva serie 3 supera en un 30% las normas de seguridad americanas, que serán aplicadas en el futuro. Las cualidades dinámicas también han sido mejoradas para proporcionar un mayor confort de marcha.

El diseño de las carrocerías y de los interiores ha sido remozado igualmente. En lo que se refiere a motorizaciones, las berlinas cuentan con propulsores BMW de cuatro cilindros para sus modelos 316i y 318i y de seis cilindros para los modelos de gasolina 320i y 325i. El 325i td es la única berlina diesel turboalimentada del mercado con una mecánica de seis cilindros en línea. Los Coupés llevan en todos los casos mecánicas multiválvulas con potencias comprendidas entre los 140 CV del 318iS hasta los 192 CV del 325i, así como un buen equipamiento que incluirá entre otros elementos el ABS, llantas de aleación, columna de la dirección regulable, ventanillas delanteras ajustables eléctricamente, volante de piel. En cuanto al equipamiento opcional pueden ser destacados el control automático de la estabilidad y de la tracción, que antes sólo estaba disponible en los vehículos de las gamas superiores.

### Precios.-

316i4p.....	2.498 pts
318i4p.....	2.820.000 pts
320i4p.....	3.383.000 pts
325i4p.....	4.090.000 pts
325i4d.....	3.556.000 pts
325i Coupé.....	4.206.000 pts

Todos estos modelos están disponibles salvo el 325i Coupé cuyas primeras unidades se incorporarán durante este mes de febrero. Los Coupés 318iS y 320i se incorporarán respectivamente en marzo y abril.

**Gama.-** Tradicionalmente la serie 3 de BMW ha ofrecido siempre carrocerías de dos y cuatro puertas, sin embargo el actual Coupé no es ya una simple modificación de la berlina sino un diseño específico y diferenciado.

Las motorizaciones ofrecen

### CARROCERÍA

Se continúa el desarrollo estilístico de la serie 7. Los montantes traseros son más estilizados, los cristales traseros carecen de marco, el plano acristalado lateral está aerodinámicamente enrasado y las ventanillas traseras son practicables mediante un dispositivo de pinza.

seis propulsores diferentes, desde el cuatro cilindros de 1.6 litros hasta el 24 válvulas con 2.0 o 2.5 litros, pasando por los turbodiesel y los 1.8 litros en versiones 8 y 16 válvulas.

En cuanto a las transmisiones se puede optar entre caja de cambios manual o las automáticas. Para los modelos de 4 cilindros y turbodiesel se monta la caja de cuatro marchas con control electrónico y tres programas de utilización (económico, sport y manual) que ya se empleaba en la serie 5. Los 320i y 325i ofrecen una nueva caja automática de cinco velocidades con control específico dotado de un programa específico para invierno.

**Las berlinas.-** Dentro de ellas la primera opción es el 316i. Su propulsor es de 4 cilindros en línea y 102 CV de potencia con los que logra alcanzar una velocidad máxima de 191 km/h. El 318i combina una potencia de 115 CV con un buen rendimiento a medio y bajo régimen. En cuanto al 320i tiene en su equipamiento detalles como ABS, dirección asistida, sensor de accidentes, elevalunas eléctricos y cierre centralizado de puertas entre otros. Lo más destacable de este modelo es su mecánica de dos litros de cilindrada, sus 24 válvulas y su potencia de 150 CV. El 325i es el tope de la gama de la serie 3 con una mecánica similar a la del 320i pero con 2.5 litros de cilindrada, 192 CV y una velocidad máxima que supera los 230 km/h.

Recientemente se ha completado la serie 3 de BMW con la versión turbodiesel 325i td, el único vehículo de su categoría de 6 cilindros. Desarrolla 115 CV de potencia e incorpora catalizador diesel.

**Los Coupés.-** El Coupé es tres centímetros más bajo y uno más ancho que la berlina. Hay 8 centímetros de diferencia de longitud en la parte delantera, el capó delantero está menos inclinado y además tiene unas nuevas entra-

### HABITÁCULO

Se caracteriza por una amplia distancia entre ejes del vehículo. En el puesto de conducción los mandos están dispuestos de forma ergonómica. El Coupé tiene la misma habitabilidad que la berlina pero las puertas del Coupé son más anchas y por consiguiente el acceso a las plazas traseras es tan sencillo como en la berlina.

### SEGURIDAD

La nueva serie 3, en caso de colisión absorbe un tercio más de energía que lo que exigen las normas de seguridad. En cuanto a la deformabilidad del habitáculo, éste se comporta muy bien gracias a la alta rigidez del grupo de bajos, estructuras superiores, montantes y elementos laterales. En el caso de los Coupés, la estructura del techo y los montantes van particularmente reforzados. Como consecuencia, en una colisión a 56 km/h, el habitáculo no se deforma.

das para el aire. El techo es tres centímetros más corto por el distinto diseño de los montantes delanteros y traseros con el parabrisas y la luneta traseras más inclinados.

Las puertas son más anchas y sus ventanillas no tienen marco, encajando en la propia carrocería como en el 850i, mediante un motor eléctrico que se acciona automáticamente al abrir o cerrar la puerta. La tapa del maletero también ha variado su altura, y los grupos ópticos traseros son más anchos y bajos que en los cuatro puertas.

En cuanto al equipamiento de serie, la dotación de los Coupés, más amplia que la de las berlinas tiene las siguientes diferencias: ventanillas traseras practicables (eléctricamente en opción), tapicería especial, bolsa portaesquíes, ajuste en altura de las dos banquetas delanteras, volante deportivo y palanca de cambios forrados en piel, ajuste de inclinación de volante (desde el 320i), parachoques parcialmente pintados en el color de la carrocería (al igual que los espejos retrovisores exteriores) y llantas de aleación de 7" x 15" entre otras cosas. En el capítulo de opciones también hay novedades, como el sistema de control para la estabilidad y la tracción ASC -T disponible para el 325i.

En cuanto a las motorizaciones, todos los Coupés montan motores multiválvulas bajo el capó. El 320i y el 325i no sufren en este aspecto modificaciones respecto a las berlinas, utilizando los propulsores BMW de seis cilindros en línea y 24 válvulas con potencias de 150 y 192 CV respectivamente.

El 318iS, en cambio, se diferencia de la berlina de igual cilindrada por recurrir a una culata de 16 válvulas en vez de 8. Con ello la potencia alcanzada es de 140 CV y la velocidad máxima de 213 km/h. Este modelo sólo se comercializa con caja de cambios manual mientras que los 320i y 325i (ya sean Coupé o berlina ofrecen opcionalmente la caja de cinco marchas con gestión electrónica).

**NUEVOS PRECIOS BMW.-** BMW ibérica, aprovechando las recientes exenciones fiscales ha realizado un ajuste de los precios en los Vehículos que comercializa en un intento de acercar la carismática marca alemana al bolsillo de los automovilistas españoles.

En su nueva lista de precios disminuye el PVP de todos sus modelos y se mantienen dos de las ofertas que fueron lanzadas el año pasado: La serie platino de la motocicleta K 100 RS y también de la K-1.

La K 100 RS y la R 100 RS ven sus PVP reducidos en 213 y 260.000 pesetas respectivamente.

Los precios de BMW para 1992 quedan de la siguiente manera:

Modelo	Diferencia 92-91
R80/GS.....	-28.000 (total: 1.122.000)
R100/GS.....	-34.000 (total: 1.301.000)
R100/GS París Dakar.....	-37.000 (total: 1.373.000)
R100/RS.....	-260.000 (total: 1.290.000)
K75.....	-78.000 (total: 1.132.000)
K75/S.....	-44.000 (total: 1.306.000)
K75/RT.....	-40.000 (total: 1.470.000)
R100/RS.....	-213.000 (total: 1.612.000)
K100/RS Serie platino.....	igual (total: 1.612.000)
K100/LT.....	-65.790 (total: 1.684.000)
K100/LT ABS.....	-74.249 (total: 1.900.751)
K1.....	-65.790 (total: 1.830.000)
K1 Serie platino.....	igual (total: 1.612.000)

**VENTAS TURISMOS RENAULT 1991.-** El mercado español ha registrado el año pasado unas ventas de turismos inferior en un 9,8% respecto de la cifra registrada en el año 1990 como consecuencia del mal año por el que atraviesa el sector. En el mencionado porcentaje se incluye el resultado del cuarto trimestre, a pesar de que las ventas registradas en el mismo espacio de tiempo en 1990 fueron superiores. Pese a este adverso resultado, Renault sigue confirmada como la primera marca del mercado español tanto en turismos como en derivados.

**NOMBRAMIENTOS EN NISSAN.-** Con el fin de reforzar la dirección de la compañía, el presidente ejecutivo de Nissan Motor Ibérica, Juan Echevarría, ha efectuado los siguientes nombramientos:

Joaquín M Huguét: Gerente de operaciones industriales; Rafael Boronat Martínez: Director General Técnico.

**SEAT Y OTAISIA AÚNAN SUS FUERZAS.-** Seat y Otai-sa han alcanzado un acuerdo según el cual Otai-sa distribuirá los productos de Seat con todo el potencial de ventas que permite la gama.

### NUEVA IDENTIDAD VISUAL PARA RENAULT.-

Después de 20 años, Renault ha decidido afrontar un cambio de imagen sustancial. Su nueva identidad visual quiere reflejar los cambios operados en la empresa, tanto en la gama de sus productos como en servicios y red comercial. Para llegar al nuevo anagrama se ha realizado una encuesta en la que el 95% de los preguntados asociaron directamente la marca Renault con un rombo. Desde 1925 el rombo ha sido la figura identificadora de la marca. Ahora por primera vez se acude a una forma corpórea. El nuevo rombo es ahora más compacto y su implantación se va a llevar a cabo con arreglo a un plan que ya comenzó a finales del año pasado y que se prolongará aproximadamente por espacio de dos años aunque en Francia el cambio tendrá lugar durante este año.



**NUEVO DIRECTOR DE ALFA ROMEO.-** Claudio Silvi ha sido nombrado nuevo Director General de Alfa Romeo Española, división de Fiat Auto, S.A. en sustitución de Paolo Amagliani que pasa a ocupar el cargo de Director General de Fiat Auto en Bélgica.

**BMW AUMENTÓ SUS VENTAS UN 25% EN 1991.-** Las matriculaciones de vehículos de BMW se incrementaron un 25,4% respecto al año anterior, con un total de 13.851 unidades. Este aumento es atribuido por la marca alemana a la aceptación de los nuevos coches de la serie 3 entre otros factores.

**RECORD DE VENTAS OPEL EN EUROPA 1991.-** Las marcas de General Motors en Europa han batido un nuevo récord de ventas con 1.565.000 turismos vendidos en Europa Occidental en 1991 (en 1990 fueron 1.550.000).

**CAMBIOS EN SUZUKI.-** El hasta ahora presidente de Suzuki Motor Corporation, Manuel Salvadores Serrano, ha renunciado a los cargos de Consejero y presidente del Consejo de Administración, asumiendo la presidencia Takuya Watanabe y siendo designado director general Kiyoshige Ishii.