

**VIRTUDES**

Diseño y funcionamiento capota  
Comportamiento dinámico  
Motor y cambio automático

**PRECIO: 9.459.200 PTAS**

Pérdida importante de maletero  
Visibilidad posterior  
Consumo

**DEFECTOS**



*Mercedes 300 CE-24 Cabriolet*

# VEINTE AÑOS DESPUES

Al igual que en la novela de Alejandro Dumas, la historia se retoma tras dos décadas de silencio. Con el 300 CE - 24, Mercedes traslada en el tiempo y en la técnica la más pura esencia de la marca en cuanto al cabriolet de cuatro plazas.

**Motor 16**

**PRUEBA**

Motor 16

<b>DISEÑO</b>	★★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★
<b>PRECIO</b>	★★

**E** L 300 ha sido el modelo designado por la marca alemana para perpetuar una tradición mantenida desde principios de siglo e interrumpida a principios de los setenta. Derivado de los modernos 124, reúne las condiciones idóneas en cuanto a concepción y tecnología avanzada para versionarlo en forma de cabriolet. Con potencia más que suficiente para ofrecer una respuesta deportiva con un chasis original especialmente rígido, suma además el especial atractivo que ofrece un coupé.

Aunque los Mercedes de carrocería cubierta ya habían sido objeto de atención por parte de prestigiosos carroceros convirtiéndolos en descapotables, la marca no realizaba este delicado trabajo desde hacía largo tiempo. Los 230 kilogramos de diferencia que la báscula registra entre el 300 CE-24 de carrocería cubierta y la presente versión de capota plegable, dicen todo o casi todo del trabajo realizado. La sobredimensionada viga central, que alberga y protege el depósito de gasolina, ha sido fijada a la estructura que forma el receptáculo de la capota y a las columnas laterales por medio de refuerzos en forma de «caja de violín», según el poético símil sugerido por la marca. En la parte trasera, el túnel de transmisión es ahora de doble pared, así como el travesaño de refuerzo montado a la altura del asiento trasero.

El subchasis delantero lo conforma un doble fondo de chapas de gran espesor (1,5 milímetros) y por otro travesaño que cruza por detrás del pedalier. Además, un refuerzo en forma de anteojos realizado en aluminio neutraliza las posibles deformaciones laterales del túnel de transmisión. Al igual que en los SL, se ha dotado al 300 CE-24 Cabriolet de unos tirantes diagonales que unen entre sí las cuatro esquinas de la plataforma.

La capota no ha merecido menos atenciones que los refuerzos del chasis. La mecanización de las palancas y montantes es de alta pre-



*Mercedes son auténticas y permiten viajar cómodamente en los asientos traseros.*



**CONVERTIBLE**  
*Un receptáculo para la capota y un quitavientos sobre los asientos posteriores hacen del 300 un biplaza.*



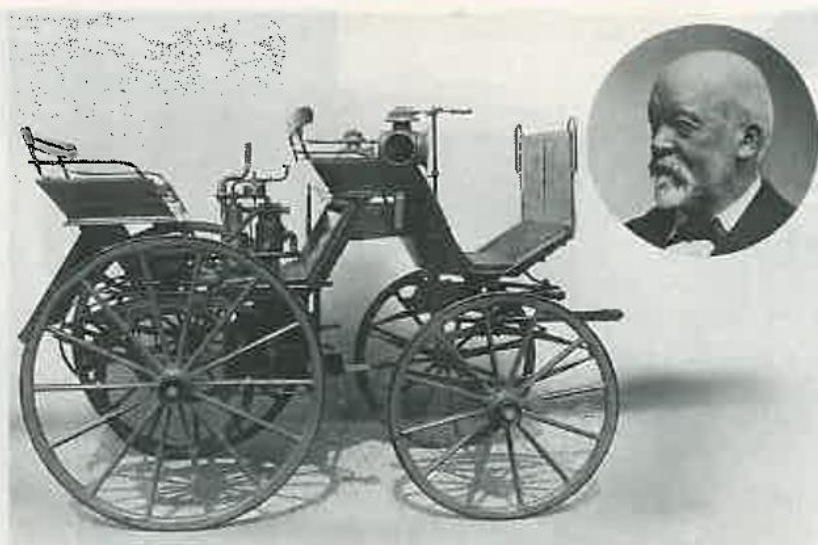
**TUDO LUIO**

*Los acabados son impecables. La caja de cambios automática de cinco velocidades es un portento de eficacia y suavidad.*



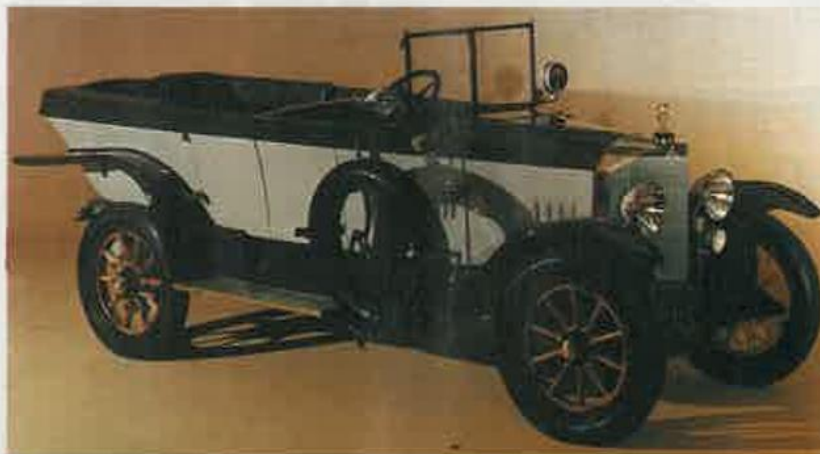
La parsimoniosa continuidad en los numerosos modelos que Mercedes Benz ha comercializado, nunca ha podido sustraerse del todo a la atractiva tentación de descubrirse. Desde sus inicios, la casa de la estrella mantuvo casi permanentemente algún descapotable en catálogo. A final de siglo, el aire era el único espacio que quedaba por conquistar sobre la tierra. Era la época en la cual el Doctor Wolfert moría en accidente al intentar controlar su dirigible propulsado con motor, no sin antes inspirar al conde Zeppelin su interés por la navegación aérea. Gottlieb Daimler ya supo lo que era sentir el frío y picante viento del valle del río Neckar cuando conducía a diario su calesa de madera, a la que había provisto de un motor monocilíndrico de caballo y medio. También Karl y Berta Benz eran vistos con asombro por los habitantes de Mannheim mientras se desplazaban en sus vehículos, a quince kilómetros por hora abrigados con sombreros de piel, por los fríos que soplaban desde los cercanos bosques del Odenwald. No es extraño, pues, que los primigenios fundadores de la marca siempre tuvieran en mente la asociación que hay entre desplazamiento y la exposición al aire libre. El consul general Emil Jellinek, representante de la marca en Niza, impuso como una de las condiciones comerciales el nombre de su hija para la distribución en Austria, Bélgica, Hungría, Alemania y Francia del Daimler Fenix de 23 caballos mejorado. Tanto servía como turismo, en el que la joven Mercedes paseaba entusiasmada por la Promenade des Anglais, como coche de carreras para imponerse con autoridad en la Niza-La Turbie a 51 kilómetros por hora de media. Mucho menos potente que el actual 300 CE - 24, sin embargo se parecía bastante en cuanto al concepto de cuatro asientos y capota de lona, aunque todavía no montara parabrisas. Las gafas de aviación y los chaquetones de piel siguieron siendo sinónimo de descapotable. En 1910, las ventanillas laterales eran todavía un lujo y, a 80 kilómetros por hora sobre, requería una buena dosis de espíritu aventurero a los automovilistas. Al llegar a los años treinta, los descapotables Mercedes eran lo suficientemente confortables como para ofrecer las mismas comodidades que los de carrocería cerrada. En plena euforia velocística, Europa se embelesa con los impresionantes SSK (siglas de Super Sport Corto), y el lujo se asocia a los modelos más atrevidos y deportivos.

cisión, con lo que se consigue eliminar las holguras que, con el tiempo, producen desacoplamientos y comportamientos defectuosos. La rigidez, una vez la capota desplegada, es excelente, y no se notan flexiones ni tamborileos a las elevadas



#### HERENCIA SECULAR

La calesa de Daimler ya era un «descapotable de cuatro plazas» en 1886.



#### VIEJO CONOCIDO

Otro precursor, el 16/50 de 48 caballos fabricado en 1921.



#### LA ESENCIA SOBRE RUEDAS

¿Quién puede sustraerse a la irresistible atracción de este 500K Special Roadster del año 1936?

velocidades que permite la potencia del 300 CE-24. La luneta trasera es de «las de verdad», es decir, una recta superficie de vidrio con un sistema térmico antivaho. Otro punto sobresaliente, además de la rigidez del conjunto, es la insonorización,

fruto de un elaboradísimo proceso de fabricación que superpone tres capas de lona exterior a un recubrimiento interior de tela desmontable para su limpieza. Entre ambas, un aislamiento térmico y acústico de tres centímetros de espesor propor-

## GUSTABA PASEAR

**IMPRONTA DE MARCA**

*El Mercedes 190 descapotable de 1.53 inició un estilo muy particular.*

**FELICES 50**

*Las trivialidades de los años cincuenta no restaron elegancia al 300 SL del 57.*

**EL ENCANTO SL**

*A partir de 1971, Mercedes ya sólo ofreció en sus catálogos modelos descapotables de dos plazas como este 350 SL de ese mismo año.*

ciona un cálido, hermético y silencioso ambiente dentro del habitáculo. A pesar de todo ello, y aunque la marca anuncie unos niveles de sonoridad similares al modelo con carrocería cubierta, éstos están unos cuantos decibelios por encima. Pero

para comprobar esta diferencia hay que recurrir a un sonómetro pues, rodando con la capota desplegada, el confort de marcha es digno de las mejores berlinas.

El mecanismo de pliegue puede ser manual o, bajo pedido, eléctri-

co. En el primer caso, después de liberar los seguros, la maniobra no supone más de un minuto. Eléctricamente, a motor parado, un interruptor en la consola central detrás del cambio hace que los dos metros de material flexible se alojen

Los 500K o 540K con motores de seis u ocho cilindros permitían, gracias a las suspensiones independientes y potencias de hasta 100 caballos, realizar desplazamientos a velocidades más que futuristas. La marca de la estrella se esfuerza por presentar cabriolets cada vez más sofisticados pero, a la vez, coches más modestos sin renunciar a la posibilidad de descubrirse. Las capotas evolucionan de forma artesanal pero son cada vez más perfeccionadas. Aparecen por ejemplo los arcos tensores exteriores que dan la necesaria rigidez a la lona como para no deformarse o romperse por efecto del viento. Eran las series 200, cuya versión 230 de 1933 puede considerarse como el precursor del 300 E actual, y que se verbalizó de forma especialmente prolija en su forma cabriolet. Seis cilindros en línea y 2,9 litros de cilindrada, demuestran que lo fundamental no ha cambiado tanto en medio siglo. El modelo Pullman instauró este tipo de coche como vehículo oficial de gobernantes y monarcas. Tras la guerra, el 170 S perpetuó el descapotable, de dos o cuatro plazas, aunque con planteamientos más modestos. Tras un largo periodo de «tranquilidad» en las páginas del catálogo Mercedes, llegaron los prometedoros años 50. Todavía con las parabólicas de sus faros montadas exteriormente, el 170 dio paso al 220, más potente y moderno de líneas. Con el atractivo 180 del 53 y su típica forma de pontón se llegó a la saga SL con el 190 y 300 y, en el 56, el 220 S/SE también con forma de tres volúmenes. La edad de oro de los convertibles llegó en el caso de Mercedes con estos últimos cuatro plazas descapotables que dejaron de fabricarse en 1971. Es por ello que la llegada del 300 CE-24 supone un retorno a una filosofía largo tiempo olvidada, pero no por ello menos añorada. Los entusiastas de este tipo de carrocería están además de enhorabuena, ya que Mercedes anuncia la próxima aparición de un 190 cabriolet, que resucitará la lista de los míticos K. Y. de lo que no cabe duda al pasear sin la capota en el 300 CE-24 es que Mercedes tenía razón.

J.L. S.

**CÓDIGO DE LOS MERCEDES CABRIOLET**

- A:** Dos plazas
- B:** Cuatro plazas y dos ventanillas.
- C:** Cuatro plazas y una ventanilla.
- D:** Cuatro plazas con cuatro puertas.
- F:** Cuatro plazas, largo, con cuatro puertas.

## FICHA TECNICA



## MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88,5 mm. Carrera: 80,2 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 220 CV(162 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 27 mkg (265 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: Inyección mecánica/electrónica Bosch KE - Jetronic. Gasolina: Sin plomo.

## TRANSMISIÓN

Tracción trasera. Freno de diferencial ASD o sistema antipatinamiento ASR. Caja de cambios automática de cinco marchas con selector electrónico. Convertidor: Hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,2 km/h.

## DIRECCIÓN

Sistema: De bolas, servoasistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,9 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: ABS Bosch.

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente. con triángulos transversales oscilantes y estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo, estabilizadora transversal y sistema autonivelador (opcional).

## RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de aleación de 6,5 J x 15.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.710 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

## CIUDAD

A 29 km/h de promedio **15,2**

## CARRETERA

A 90 km/h de crucero **9,5**

En conducción rápida **13,6**

## AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **10,8**

A 140 km/h de crucero **12,5**

## CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **13,0**

## AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **490**



**CONFORTABLE COMO EL QUE MÁS**  
El habitáculo cubierto está tan aislado e insonorizado como el de muchas berlinas de lujo.



**MERMA DE ESPACIO**  
El alojamiento para la capota ha restado capacidad al maletero. El motor se complementa con el buen chasis.



suavemente en su receptáculo posterior en veinte segundos. Para rodar al estilo *roadster*, unos paneles pueden instalarse sobre los asientos posteriores, quedando enrasados con la tapa que cubre perfectamente el espacio habilitado para la capota. Éste, ha sido sustraído al volumen del maletero, que si bien conserva todavía una capacidad razonable, no permite por su irregularidad alojar maletas de cierto tamaño.

Otra particularidad de este cabriolet es su sistema de seguridad, formado por los refuerzos añadidos a los montantes y un arco escamoteable conformado por dos piezas que aparecen de forma vertical hidráulica e instantáneamente (0,3 segundos) en el caso de que el coche adquiera bruscamente un ángulo de inclinación lateral anormal, que haga prever un posible vuelco. También puede accionarse manualmente este mecanismo mediante unos interruptores. Las pruebas de vuelco, por las que se simula mediante una prensa hidráulica el efecto del suelo sobre la parte superior del vehículo, dieron resultados similares a las del modelo «con techo». Bolsas hinchables en caso de accidente para conductor y pasajero, sistema antibloqueo de frenos y sistema antipatinamiento, terminan por completar una dotación preventiva muy superior a la de la mayoría de las grandes berlinas. Hay que apuntar que los escudos traseros escamoteables, cuando están elevados, esconden la poca visibilidad que la luneta trasera permite en maniobras. Los montantes laterales de la capota, mucho más anchos que los de acero en el 300 «normal», amplían bastante el ángulo muerto, y no se puede hablar de una buena visibilidad posterior.

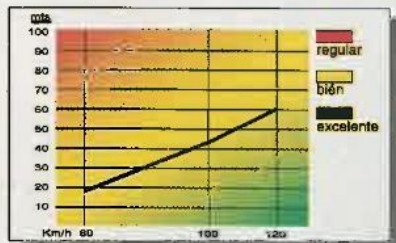
La extensa parte descriptiva de esta prueba viene justificada por un asombroso comportamiento que sólo se explica por el minucioso trabajo de los técnicos. Hay que alabar en todo lo que se merece tanto la estabilidad del Mercedes 300 CE-24 Cabriolet como su ejemplar confort de marcha. Siempre se registra una pérdida de rigidez cuando se pierde la estructura monocasco conformada por el techo. En el Mercedes, si es que ha perdido algo, no se nota incluso en apoyos mucho más brutales que los experi-

## PRESTACIONES



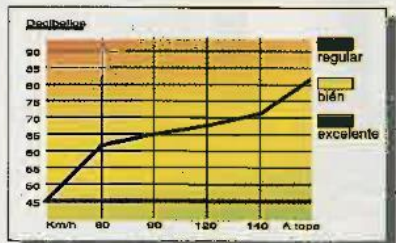
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	228
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,1
1.000 m salida parada	30,7
De 0 a 100 km/h	9,5
Recorriendo (metros)	148,2
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	
400 m desde 40 km/h en 5ª	14,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	28,2
De 80 a 120 km/h en 4ª recorriendo (metros)	
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,2
recorriendo (metros)	186

## FRENOS



A 60 Km/h:	18
A 100 Km/h:	43,9
A 120 Km/h:	60,3

## SONORIDAD



Al ralentí:	45,7
A 60 Km/h:	62,9
A 90 Km/h:	65,4
A 120 Km/h:	68,8
A 140 Km/h:	71,7
A Tope:	81,6

## DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante/Importador:** Mercedes Benz España, 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.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

## A FAVOR

▲ Los cuidados interiores disponen de un confort exclusivo gracias a los reglajes y cinturones automáticos.

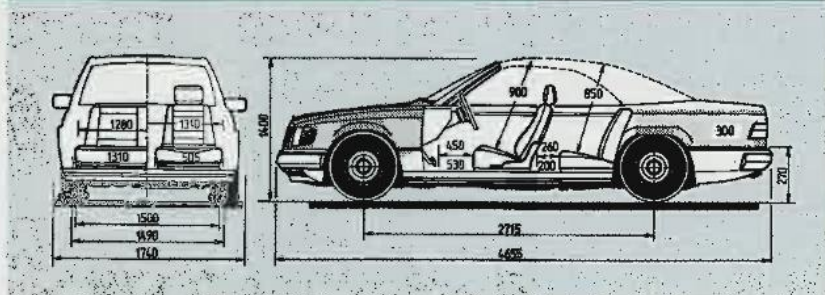
▲ Airbag y ABS de serie confieren una alta seguridad.

## EN CONTRA

▼ La palanca de intermitencias resulta algo dura en su manejo.

▼ El airbag obliga a montar un volante demasiado grande para este tipo de coche y por el mismo motivo no hay guantera.

## MERCEDES 300 CE-24 CABRIOLET



mentados en una conducción sensata. Hay que decir también que la unidad de pruebas, equipada a tope, incorporaba el sistema autonivelador del tren trasero, toda una garantía para rodar con perfecta seguridad y máximo confort en curvas de todo tipo. El sistema antipatinamiento ASR proporciona a lo anterior una seguridad extra y se puede rodar en condiciones adversas, como lluvia intensa, sin tener que bajar el ritmo; tal es la eficacia del 300 CE-24 Cabriolet en movimiento. A la hora de frenar, el poderoso circuito, el ABS y el óptimo agarre de los neumáticos (opcionalmente se pueden montar 205/60), no ponen en apuros al conductor

para dominar las dos toneladas con el coche cargado.

El secreto también está en un excelente equilibrio en cuanto a la mecánica. El seis cilindros de 220 caballos resulta idóneo para mover con soltura al cabriolet pero no presenta un carácter indómito o deportivo en exceso que exigiría mayores esfuerzos de conducción. La caja de cambios automática de cinco velocidades es tan eficaz o más de lo que podamos ser nosotros con la palanca y el embrague y, en situaciones de apuro, decide más deprisa, proporcionando toda la potencia disponible.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez

**INMUTABLE**  
La rigidez del coche, las suspensiones Sportline y el sistema autonivelante opcional corrigen cualquier efecto de la carretera.



## FRETE A SUS RIVALES

La oferta de descapotables de lujo con cuatro plazas es muy restringida. Aparte del soberbio Mercedes, hay otros dos coches que, aunque con planteamientos distintos, cumplen este requisito. Uno es el bello Jaguar XJS 4.0 Cabrio (9.912.637 ptas.) que también existe en versión más potente V12; es de aspecto y concepción más deportiva. Sus interiores no son tan amplios como en el Mercedes y los asientos traseros se sustituyen por una simple banqueta inadecuada para viajar. El otro es el Maserati Spider E (7.999.500 ptas.), también más deportivo, aunque menos caro, pero que tampoco es apto para viajar cuatro personas, ya que las plazas traseras son muy exigüas.