

Test: Mercedes 300 SL-24

Huracán de



pasiones

El roadster de Mercedes representa, hoy por hoy, el deportivo descapotable más refinado, avanzado y elegante de cuantos se ofrecen en el mercado. Uno de los modelos más codiciados y de mayor prestigio que también en su variante de 6 cilindros, 3.0 litros y 24 válvulas es capaz de despertar un verdadero huracán de pasiones, más cuando se sienten en directo los 231 CV que le empujan a galope tendido.



Test: Mercedes 300 SL-24



Las siglas SL, correspondientes a la denominación deportivo ligero, han acompañado desde hace ya casi cuarenta años a las versiones más deportivas de tipo Coupé y Roadster de la marca de la estrella. Este carácter deportivo se ha mantenido durante mucho tiempo en los SL, aunque bien es verdad que en la actualidad se ha perdido en parte, dejando paso al confort y a la facilidad de conducción. Esto es algo que en el actual SL y, sobre todo, en esta versión con motor de 3.0 litros queda bien patente. Sus prestaciones y cualidades rúteras, si bien se encuentran a un elevado nivel, se asemejan más a las de una berlina de alto *standing* que a las de un deportivo de élite. El SL es, por tanto, un roadster de superlujo, con un extraordinario contenido lúdico, pero no se le puede considerar un deportivo de pura raza.

Sin duda, lo que más llama la atención del SL en cualquier

ra de sus variantes es su impresionante aspecto exterior. Mercedes ha sabido conjugar perfectamente la espectacularidad con la elegancia, consiguiendo un diseño sumamente vistoso y atrayente, con el que difícilmente pasaremos inadvertidos. Y si vistoso y atrayente resulta con la capota de lona puesta, cuando presionamos el botón que la acciona, el SL se convierte en todo un show. Con una precisión impecable comienzan a bajar las ventanillas, se levanta la tapa del compartimento que aloja la capota, ésta desciende y se oculta perfectamente plegada, etc. Todo un numerito que dejará atónito a más de un transeúnte que nos esté observando, o a cualquiera que esté a nuestro lado compartiendo la parada obligada de cualquier semáforo.

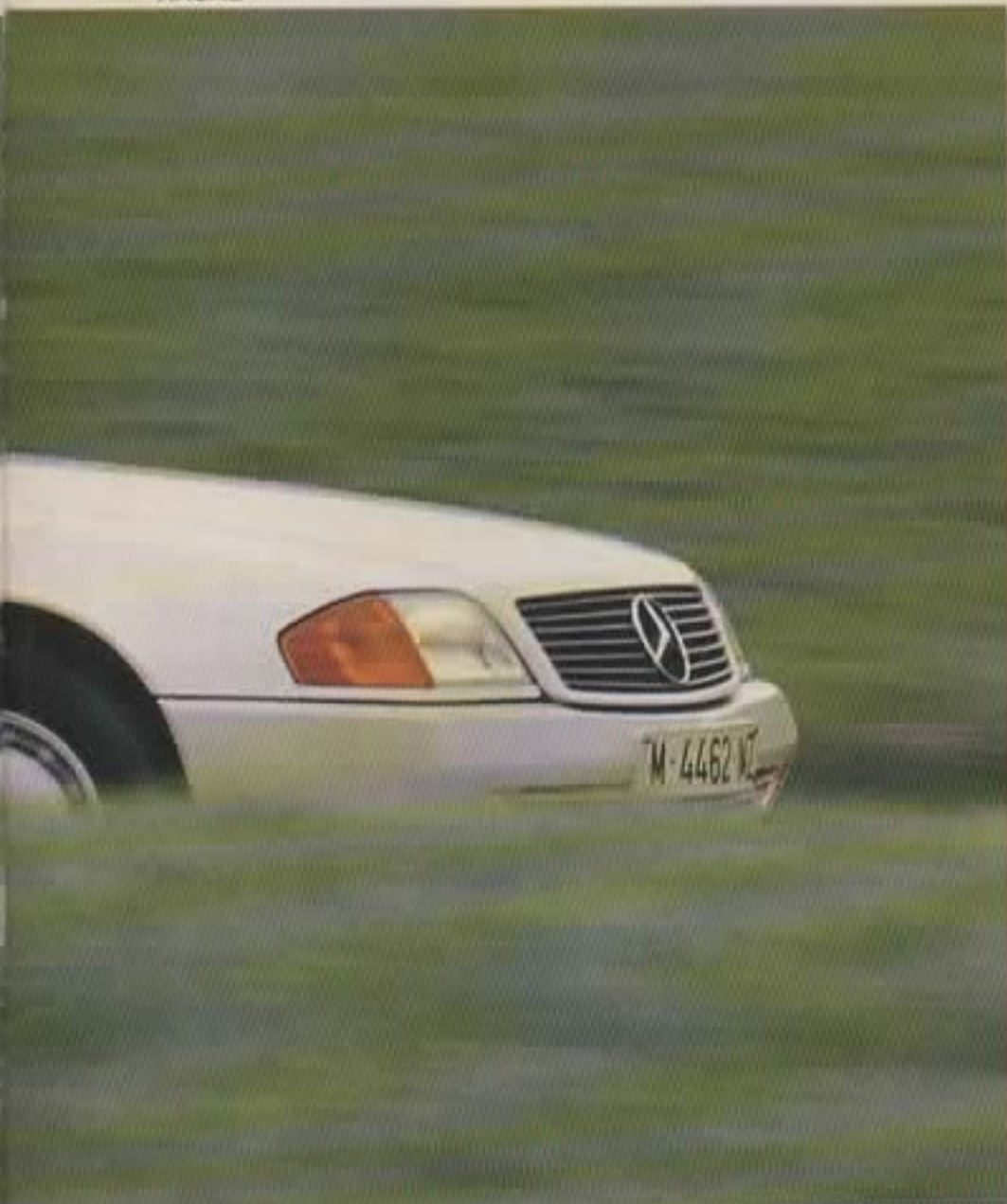
Para los meses de invierno, el coche dispone de un *hard-top* con el que adquiere la condición de coupé. El aspecto resulta menos espectacular

que a techo descubierto, pero igualmente atractivo y elegante. Con un peso total de 34 kg, precisa dos personas para su colocación, fijándose los puntos de apoyo automáticamente por medio del interruptor que acciona la capota de lona eléctrica.

Interiormente, recibe el acabado característico de la firma. Como puede imaginarse, resulta excepcional, con una terminación exquisita, utilizando sin reparos materiales como la madera y el cuero, siendo este último opcional en los asientos. De serie, el equipamiento es muy completo, y si echamos un vistazo a la lista de opciones, vemos que podemos contar con todos los elementos electrónicos de vanguardia que se nos ocurran, destinados la mayoría a mejorar la seguridad activa de forma inteligente. Como ejemplo, basta decir que dispone de climatizador, regulación electrónica de volante, asientos y espejos retrovisores, pudiendo grabar

la posición de éstos en tres memorias diferentes o de ASD o ASR y Airbag, contando con ABS de serie. Detrás de los asientos existe un hueco que, en un momento dado, puede albergar a dos niños, aunque decididamente, resulta más apropiado para equipajes, pues en realidad el coche es un roadster puro, es decir, un deportivo biplaza descapotable.

La seguridad es uno de los puntos más delicados en los descapotables. Un vehículo que circule abierto no puede ofrecer en caso de accidente con vuelco la misma protección que uno cerrado. Mercedes, como siempre, muy preocupada por este aspecto, además de dotar a su roadster de un cerco de parabrisas muy robusto, ha montado un arco de seguridad abatible en la parte trasera. En caso de colisión, el impacto es detectado por unos sensores que elevan el arco automáticamente en sólo 0,3 segundos, por medio de



unos muelles pretensados. Si vamos a practicar una conducción muy deportiva y para mayor seguridad, podemos elevar el arco eléctricamente, presionando un interruptor situado en la consola central.

Circulando descapotado, es precisamente cuando el SL desata todos sus encantos, tanto desde el punto de vista puramente estético como por el placer que produce circular a techo descubierto con este imponente aparato. Gracias a una aerodinámica muy bien resuelta, es posible superar los 200 km/h sin que el ruido y el viento lleguen a molestar en



exceso, aunque, eso sí, en tales circunstancias se hace necesario llevar puesta la rejilla paravientos trasera, ubicada en el arco posterior. Cuando el frío o la lluvia aparecen, basta con apretar el botón para que la capota se cierre automáticamente con la precisión y el perfecto ajuste de una caja de caudales. El habitáculo queda completamente estanco, aunque, lógicamente, no se pueden esperar milagros de la lona, y, a pesar de su impecable acabado, por encima de 160 km/h se aprecian pequeños ruidos aerodinámicos.

Uno de los aspectos que Mercedes ha cuidado en mayor profundidad a la hora de diseñar el SL ha sido el de la resistencia a la torsión, problema que afecta a todos los descapotables en mayor o menor medida. Para evitar en lo posible este inconveniente Mercedes ha construido una sólida carrocería convenientemente reforzada, que no tiene nada que envidiar en este sen-

La eficaz aerodinámica permite circular sin molestias a cielo descubierto, incluso a velocidades elevadas. El salpicadero, por su parte, tiene una terminación exquisita, con madera y materiales de gran calidad. El cuadro de instrumentos es muy completo y de fácil lectura.

Test: Mercedes 300 SL-24

Ficha técnica

MOTOR

Definición y posición: Delantero longitudinal, de seis cilindros en línea. **Arquitectura:** Bloque en fundición y culata en aleación ligera; cigüeñal sobre siete apoyos. **Cilindrada:** 2.960 cc (85,5 x 80,2 mm). **Alimentación:** Inyección mecánica/electrónica multipunto Bosch KE5-Jetronic con sonda lambda y catalizador de tres vías electrocalentable. **Distribución:** Cuatro válvulas por cilindro en V a 50° accionadas mediante doble árbol de levas mandado por cadena. **Encendido:** Electrónico combinado con la inyección. **Alternador:** 1.400 W. **Batería:** 92 Ah. **Lubricación:** Bomba de engranajes; radiador de aceite. **Refrigeración:** Por líquido, con circuito hermético y electroventilador termostático. **Compresión:** 10,0:1. **Potencia máxima:** 231 CV a 6.300 r.p.m. **Par máximo:** 27,7 mkg a 4.600 r.p.m.

TRANSMISION

Disposición motriz: Propulsión trasera, con mecánica longitudinal y cambio en prolongación del cigüeñal. **Embrague:** Convertidor hidráulico de par, con cambio automático. **Cambio (relaciones y desarrollos finales):** 1ª, 3,87:1 (8,45 km/h); 2ª, 2,25:1 (14,53 km/h); 3ª, 1,44:1 (22,71 km/h); 4ª, 1,00:1 (32,70 km/h); 5ª, 0,75:1 (43,60 km/h). **Reducción de grupo:** 3,69:1.

BASTIDOR

Suspensión delantera: Independiente, tipo McPherson con triángulo inferior, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos regulables y barra estabilizadora (30 mm Ø). **Suspensión trasera:** Independiente, de paralelogramo deformable, con cinco brazos transversales y oblicuos, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos regulables y barra estabilizadora (14 mm Ø). **Dirección:** Recirculación de bolas, asistida. **Vueltas de volante:** 3,25. **Diámetro de giro:** 10,75 m. **Sistema de frenado:** Doble circuito en diagonal, con servofreno, delanteros con discos ventilados (300 mm Ø), traseros de disco (278 mm Ø); sistema antibloqueo ABS. **Llantas:** De aleación ligera, de 8" x 16". **Neumáticos:** Dunlop Sport D40 225/55 ZR16.

COTAS

Largo/ancho/alto: 4,470 x 1,810 x 1,295 m. **Batalla:** 2,515 m. **Vías (del/tras):** 1,535/1,525. **Depósito de combustible:** 80 litros (gasolina sin plomo). **Peso de catálogo:** 1.740 kg. **Peso real depósito lleno:** 1.806 kg. **Reparto de peso (del/tras):** 888/918 kg (49,17/50,83 %).



Los asientos son muy cómodos, envolventes y agradables, incluyendo como parte del conjunto los cinturones de seguridad.

Ficha comercial

PRECIO: 10.767.360 ptas., IVA y transporte incluidos; matriculación y seguro aparte.

LANZAMIENTO EN ESPAÑA: Noviembre '89.

EQUIPAMIENTO DE SERIE

Arco de seguridad de control electrónico; antibloqueo de frenos electrónico; servodirección; cierre centralizado; elevalunas eléctricos delanteros; llantas de aleación ligera; dos espejos exteriores calefactables, el derecho con reglaje eléctrico; faros delanteros antiniebla; cristales tintados; luz de lectura; espejos de cortesía iluminados; guantera con llave y luz; manómetro de aceite; asientos delanteros con regulación de altura, inclinación respaldo, apoyo lumbar, etc.; reposacabezas delanteros; regulación de volante en altura y distancia; cuentarrevoluciones; termómetro de agua; manómetro de aceite; techo descapotable eléctrico de lona y hard-top.

EQUIPAMIENTO OPCIONAL

Aire acondicionado (422.400 ptas.), control antideslizante ASR (347.456 ptas.), climatizador automático (115.584 ptas.), calefacción independiente para las plazas delanteras (249.600 ptas.), ordenador de viaje (125.184 ptas.), tapicería de cuero (236.800 ptas.), asientos delanteros regulables eléctricamente con tres memorias (63.104 ptas.), pintura metalizada (148.096 ptas.), diferencial autoblocante ASD (188.032 ptas.), limpiaparos (68.608 ptas.), extintor de 2 kg. (18.432 ptas.), alarma antirrobo (100.608 ptas.), air-bag conductor y acompañante (358.400 ptas.), kit Sportline con llantas de ocho orificios (195.584 ptas.), llantas de ocho orificios (38.784 ptas.), cambio automático cinco velocidades (467.200 ptas.), control velocidad de cruce (68.608 ptas.), nivelador de suspensión (128.768 ptas.), asientos delanteros calefactables (79.232 ptas.) e indicador de temperatura exterior (24.576 ptas.)

Consumos

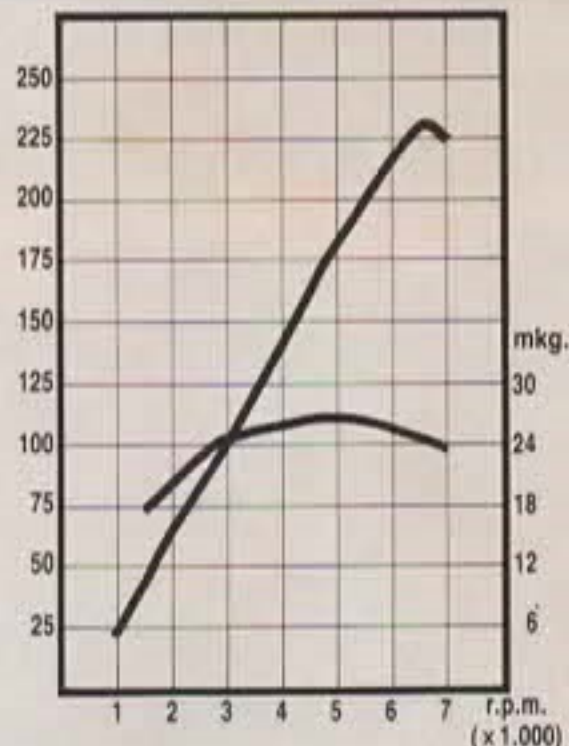
CONSUMOS ECE (90/120/urbano): 8,5/10,0/15,3 litros/100 km. **CONDUCCION NORMAL.** Recorrido mixto por carretera/Redia/autopista (90/100/120 km/h), a un cruceo medio de 100 km/h, con un promedio de 96,86 km/h: 11,41 litros/100 km.

VELOCIDAD CONSTANTE. Por autopista a 100 y 120 km/h: 9,4/10,4 litros/100 km.

CONDUCCION DEPORTIVA. Recorrido mixto por carretera de montaña/Redia/autopista, a lo posible, con un promedio de 126,0 km/h: 17,8 litros/100 km.

Banco de pruebas

POTENCIA MAXIMA:
232 CV a 6.495 r.p.m.
PAR MAXIMO:
27,06 mkg. a 4.730 r.p.m.
REGIMEN MAXIMO:
6.900 r.p.m.



Prestaciones

VELOCIDAD

Máxima absoluta: 229,6 km/h a 5.266 r.p.m. en 5ª
Kilómetro lanzado: 191,79 km/h (tras 1.000 metros de aceleración)
Salida del km lanzado: 206,25 km/h a 6.307 r.p.m. en 4ª (tras 2.000 metros de aceleración)

ACELERACION

0-100 km/h: 10" 17/100 (en 1ª y 2ª)
400 m salida parada: 17" 35/100
1.000 m salida parada: 31" 04/100

ADELANTAMIENTO

Lento: 20-70 km/h: 4" 55/100 (en 2ª)
Rápido: 70-120 km/h: 8" 00/100 (en 2ª y 3ª)
Total: 20-120 km/h: 12" 55/100 (en 1ª, 2ª y 3ª)



tido a la de un robusto coupé. Para hacerse una idea de la cantidad de refuerzos que recibe, sólo hay que comprobar que pesa casi 300 kg más que su hermano el CE a igualdad de motor y prácticamente con el mismo equipamiento, si bien el SL es un coche de mayor porte, aunque sea más corto y bajo.

Si estudiamos con detenimiento la curva de potencia, podremos comprobar que el motor, por sí mismo, tiene un

El motor ofrece una excelente respuesta en todo su margen de utilización, que resulta, además, muy amplio. Exprimirlo al máximo es realmente excitante, contando a la vez con bajos suficientes para rodar tranquilo si las circunstancias lo requieren.

comportamiento realmente deportivo, desarrollando 231 CV a 6.300 r.p.m. —232 a 6.495 r.p.m. en nuestro banco—, con un par teórico de 27,7 mkg a 4.600 r.p.m., lo que supone un excelente rendimiento de 77 CV al litro. Si, además, tenemos en cuenta que disponemos de más de 24 mkg de par entre 2.600 r.p.m. y el régimen de corte, nos damos cuenta de que este propulsor, además de gozar de un carácter muy deportivo,

nos ofrece una elasticidad que ya quisieran muchos 3.0 litros de espíritu mucho más burgués. Su funcionamiento resulta así delicioso, muy suave, silencioso, de respuesta muy progresiva, constante y, lo que es más agradable, con un gran margen de utilización. De todas formas, si bien el nivel de potencia es importante y, como hemos comentado anteriormente, la respuesta es una delicia, el elevado peso se deja sentir demasiado, penalizando considerablemente las prestaciones, que se quedan en unos valores algo justos para tratarse de un deportivo de semejante potencia, y enmascaran en parte las bondades del propulsor. Afortunadamente, si lo que pretendemos es más velocidad y, en general, unas prestaciones más elevadas, siempre nos queda la opción de recurrir al SL con motor de 5.0 litros y 326 CV, o al que aparecerá próximamente impulsado por el V12 de 408 caballos.

Nuestra unidad disponía de la opción de cambio automático de cinco velocidades. Como ya hemos comentado en otras ocasiones, éste es uno de los más eficaces del mercado, gracias a la posibilidad que ofrece utilizarlo de forma manual con mucha facilidad y



Incluso con la capota cerrada el SL resulta sumamente atractivo. Descapotarlo con el mando eléctrico resulta un auténtico espectáculo casi de ciencia ficción, gracias a los múltiples motores que intervienen en la operación. El ordenador de viaje está situado en el salpicadero, completando la información del cuadro con bastantes datos. La regulación eléctrica de los asientos ofrece múltiples posibilidades y tres memorias, siendo opcional.

rapidez. De todas formas, aunque éste aprovecha muy bien la potencia del motor estirando las marchas hasta casi el régimen de corte sin necesidad de recurrir al *kick-down* (siempre que utilizemos el programa S), su condición de automático y sus largos desarrollos no se prestan a realizar una conducción desmelenada.

Aun a pesar del serio inconveniente que supone un peso tan elevado, el comportamiento resulta intachable. Con un reparto de masas casi del 50 por ciento en cada eje y gracias a unas suspensiones y a un bastidor muy logrado —sobre todo el tren trasero multibrazos—, la estabilidad resulta excepcional. Al límite —que por cierto, se encuentra altísimo— es absolutamente neutro, a pesar de su elevada potencia y de su condición

de propulsión trasera, consiguiendo una elevadísima velocidad de paso por curva sin riesgo alguno. Los frenos, con un tacto muy firme, son muy potentes y aguantan muy bien un uso continuado, aunque, lógicamente, el excesivo peso y la menor retención que ofrece el cambio automático terminan poniéndolos en apuros si pretendemos bajar un puerto apurando al máximo. Desgraciadamente, los 1.800 kg también le restan agilidad en trazados de montaña, en donde no será difícil que un potente

GTI de nueva generación nos complique las cosas para seguir su ritmo.

Las carreteras tipo Redia y las autopistas son su terreno favorito. Sobre este tipo de trazados es donde podremos conseguir medias muy elevadas, gracias a su excelente estabilidad y aplomo, y cómo no, a un motor que permite cruces muy altos. La total sensación de seguridad y el confort de marcha invitan a realizar viajes de largo recorrido, que se convertirán en un placer si rodamos sin capota disfrutan-

do del viento y el paisaje en directo.

Está claro que el 300 SL-24 es un extraordinario automóvil de carretera, que goza de una enorme eficacia en trazados rápidos, pero al que no se le puede considerar un deportivo en el sentido estricto de la palabra, pues ni las sensaciones que ofrece ni su agilidad hacen gala de ello. Se trata de un lujosísimo y elegante roadster, que ofrece el confort de conducción de una berlina deportiva, con un elevado contenido tecnológico destinado a hacer las cosas fáciles al conductor. Un descapotable inteligente en el más puro sentido de la palabra, capaz de transmitir sensaciones muy agradables a cambio de un elevadísimo y exclusivo precio, como buen Mercedes que es.

Juan Collin